

HET

29e JAARGANG — nr 30

VRIJDAG 28 JULI 1961

PRIJS : 5 FRANK

VISSERIJBLAD



O.S. « MERCATOR ».... dwars van het licht Föeder op 16 juli 1960, bij de start van de derde wedstrijd voor grote zeilschepen Oslo - Oostende. Zie ons artikel over de geschiedenis van de schoolschepen op blz. 4, 5, 6.

VAKBLAD VOOR :
REDERS - VISSERS - NIJVERAARS EN
HANDELAARS UIT HET BELGISCHE
EN NEDERLANDSE VISSERIJBEDRIJF
— VERSCHIJNT ELKE VRIJDAG —

KLEINE AANKONDIGINGEN

★ Te koop : O.152, gebouwd in 1946, met volledige uitrusting, gereed om ter visserij uit te varen, voorzien van een motor ABC van 135 PK van 1946. Kontante betaling vereist. Prijs bur. blad nr 2345V.

★ Te koop : een zeer goed onderhouden vissersvaartuig, goed varende, voorzien van een motor van 150 PK, 25 jaar oud, wegens uitscheiding van het bedrijf. 2343V

★ Vishandel, uitsl. eigen spec. Voll. inricht. mt ijsk., kassa, drukke ligg. Winst 15.000 F p.m. Hl huis 150.000 F Alg. Woonzorg, Kipdorp 32, Antw. 2551V

Fa P.v.d. Toorn & Zn
Schoolstraat, 1, Ymuiden

Tel. kantoor 5334

Tel. huis 6171

Biedt aan alle soorten, gedroogde en gezouten vis.

Specialiteit :

**GEDROOGDE
SCHOL en
WIJTING**

tegen scherp konkurrende prijzen.

TE KOOP :
BOKKEN voor garnaalvissersvaartuig. Z. w. Polderweg 29, Zeebrugge. 2849V

TE KOOP (EVRAAGD :
Stalen visserskotter
gebouwd na 1945
lengte ongev. 20/25 m.
Schrijven bureel blad nr 2537V

OVER TE NEMEN

VISHANDEL

ultra-modern en mod. woonst
Winkel en 5 pl., gar. en hof.

Huur 1500 F. Bail 9 jaar. Rijke
broodwinning. Spotprijis.

Adres : Steenstraat 25, Ekeren bij
Antwerpen. Tel. 41.23.15.
2528V

OVER TE LATEN
wegens dubbel bedrijf :

RUSTOORD voor ouderlingen
in volle bloei. Heel goede zaak
voor ernstig gezin. Geen speciale kennis nodig. 9 kamers, 1 badkamer, 3 kelderkeukens. Gelijkvloers. Centr. verw., hof, geringe overname en kleine huur. Dit alles gemeubeld. Schrijven : M. Boudolf, 101, av. Ducpétiaux, St Gilles, (02). Tel. 376.728 - 37.55.61.
10404N-2547V

Notaris
F.J. VAN CAILLIE
Oostende

OP MAANDAG 7 AUGUSTUS a.s. om 3 uur, in het café « Prins Boudewijn », 22, St Sebastiaanstraat te Oostende,

INTEL met 1/2 % premie van :

**MOTORVISSERS-
VAARTUIG
« HECTOR-FRANS »
O.266**

met 108 bruto scheepston 89 en 40 netto scheepston 92. Lengte 24 m 88 cm en grootste breedte 6 m 65 cm voorzien van motor Deutz van 240 PH, met volledige inventaris.

Gemeerd te Oostende, Vissersdok, langs de haringhalle.

Er te bezichtigen donderdag en vrijdag van 2 tot 4 uur.

Onmiddellijk genot met betaling. 2552V

★ Goede handelszaak met woonst, o. t. n. wegens dubbel bedrijf. Stores, gordijnen, plastic, enz. Gel. Torhoutstwg. Inl. Koningstr. 18. 3337W

Studie van notaris
JAN-B. DE GHELDERE
te Heist-aan-Zee

INTEL MET PREMIE
OP MAANDAG 31 JULI 1961
om 17 uur 30 in het Hotel Central, Heldensquare, van :

**EEN ZEEVISSERS-
VAARTUIG
genaamd
« LOUIS-IRENE »
Z.528**

gebouwd in hout in 1937, op de werf Crabeels te Oostende; metende 18,51 m op 5,75 m; hebbende 18 zeeton 2/100 netto, voorzien van motor Deutz 200 PK; alsmede de inventaris aan boord.

Bemerking : het vaartuig is gemeerd te Oostende, in het Vissersdok, kant Haringhalle; nazicht iedere maandag en donderdag van 2 tot 5 uur namiddag; sleutel te bevragen bij SCAP, H. Baelskaai 27, Oostende. 2548V



FIRMA

R. Huysseune

ZEEBRUGGE

Export Import

TELEFOON :

Privé : 540.06

Magazijn : 541.41 - 541.42

Vis & Garnalen in 't Groot

Specialiteit van verse
gepelde garnalen

Thuisbestelling
in degrotecentra

Verzending

in gans het land

2182V

BONDED STORES — SHIPSTORES

PINTELON HENRI

H. Baelskaai 34, Oostende

De grootste keus in : alle soorten laarzen, oliejasen en zuidwesters, dikke Noorse truien en sokken, gutters, paanders, klompen. De speciale lichte kleding in Vinyl voor yachtmén !
2536V

REDERS en
VISSERS,
VOOR UW

**SOCIALE LASTEN
en BOEKHOUDING**

wendt U in volle
vertrouwen tot de
beroepsvereniging

HAND IN HAND

O. V. A., VISMIJN

OOSTENDE

Tel. 721.73

S.A.I.T.

SOCIETE ANONYME

INTERNATIONALE DE TELEGRAPHIE SANS FIL

TOT UW DIENST
VOOR ALLE

RADIO TOESTELLEN

DECCA NAVIGATORS

VERKOOP * VERHUUR * ONDERHOUD

meer dan 50 jaar ervaring

OOSTENDE
21, H. Baelskaai
Tel. : 715.70

NIJEUWPOORT
46, Kaai
Tel. : 231.51

ZEEBRUGGE
4, Wandelaarstr.
Tel. : 541.21

NIEUW !

VLOTTERS IN PLASTIEK

bij

S.C.A.P. S.V.

27 H. Baelskaai - Oostende - Tel. 729.51

LICHT !

DUURZAAM !

GOEDKOOP !

Het VISSERIJBLAD

REDACTIE en BEHEER :
St Jorisstraat 18, Oostende
Tel. 725.23 — P.C.B. 41.89.87

Verant. Druk-Uitgeefster
Simonne BOLLINNE
Vindictivelaan 22, Oostende

ABONNEMENT : 1 JAAR
BINNENLAND : 250 F
Zes maanden : 125 F
Drie maanden : 75 F

BUITENLAND, 1 jaar : 275 F
Nederland, 1 jr : 19 Gld of 250 F
Belgisch Kongo, 1 jaar : 250 F

In onze Visserijscholen

WAARAAN IS HET GROOT AANTAL MISLUKKINGEN IN DE EKSAMENS TOT HET BEKOMEN VAN DE VERSCHILLENDE BREVETTEN TOE TE SCHRIJVEN ?

Na de prijsuitdeling in de verschillende visserijscholen en de bekendmaking van de resultaten door de leerlingen behaald, stellen we niet zonder enige bezorgdheid vast dat, niettegenstaande het visserijonderwijs nu toch reeds flink op zijn benen zou moeten staan, het aantal mislukkingen in de examens tot het bekomen van de verschillende brevetten vrij groot is.

Zoals onze lezers wel weten is in het zeevisserijonderwijs en in het algemeen, een bijzonderheid verbonden aan de aflevering van de verschillende brevetten, diploma's en certificaten. Geen enkel school, zelfs niet een rijksschool, is gemachtigd een diploma of brevet af te leveren. Al de eindeksamens en de latere examens tot het bekomen van de brevetten worden afgenomen door de centrale jury's, samengesteld uit leraars van de verschillende scholen en uit personen die, uit hoofde van hun functie en titels bijzonder bevoegd zijn in een bepaalde sektor van het zeevaartonderwijs. Deze bijzondere gedragslijn dient toegeschreven aan de bekommernis van de overheid om zoveel mogelijk waarborgen te hebben over de beroepskennissen van de vissers, de veiligheid van de scheepvaart ten bate.

Zo werd op 9 januari jl. in de Zeevaartschool te Oostende, overgegaan tot het afnemen van het examen van matroos-motorist (— 180 pk). Op de 31 kandidaten, komende uit de verschillende visserijscholen, mislukten 20 kandidaten. De 7 kandidaten die zich gedurende dezelfde zitting aanboden voor het examen van motorist (— 400 pk), «buisden» allemaal. De uitslagen van de examen zitting van juni 1961 waren enigszins beter. Wat de afdeling «dek» betreft, waren de uitslagen in vergelijking met die van de afdeling «machine» bevredigend te noemen. Hier schommelde het aantal mislukkingen voor de verschillende brevetten, tussen 0 % en 33 %.

Wat kan dan wel de oorzaak zijn van deze opvallend talrijke mislukkingen?

Wanneer we het hebben over mislukkingen in examens, dan kan de oorzaak hiervan drieërlei zijn :
1) ofwel is de jury te streng;
2) ofwel is het onderwijs niet doeltreffend;
3) ofwel bereiden de kandidaten zich niet voldoende voor.

IS DE JURY TE STRENG ?

Zoals hoger gezegd, bestaat de jury, met uitzondering van de voorzitter, uit leraars van de verschillende visserijscholen. Zowel het officieel als het vrij onderwijs is vertegenwoordigd. Het zijn deze mensen die de vragen opstellen aan de hand van het examenprogramma, zoals het werd vastgesteld bij K.B. van 21 mei 1958. Dit programma nu is buitengewoon beknopt, hetgeen we zeker niet gewoon zijn van officiële teksten. Maar ingevolge zijn beknoptheid is het reeds aanleiding geweest tot lange discussies onder de juryleden. Om maar één voorbeeld te noemen : het examenprogramma voor aspirant-schipper vermeldt o.m. voor het vak «beroepsregelen», «de Onderzoeksraad voor de Scheepvaart». Welke bekendheid met de raad wordt van de aspirant-schipper verlangd? Dient hij en de bevoegdheid en de rechtspleging en de strafbepalingen te kennen? We kunnen het moeilijk aannemen. Of volstaat het dat hij een bepaling kan geven van de raad? Moest men die vraag stellen aan vijf juryleden, we zouden vijf verschillende antwoorden krijgen. Derhalve dringt de samenstelling van 'n commissie zich op, commissie wier taak er zou in bestaan het examenprogramma eens en voor goed te interpreteren. Zeker, we zijn het er mede eens dat men van toekomstige schippers, die toch verantwoordelijk zijn voor vele mensenlevens en een aanzienlijk kapitaal, grote bekwaamheid vergt, maar dat men eens duidelijk bepalen welke kennis men van hen verlangt.

EEN NEUTRALE JURY NOODZAKELIJK

Ook zou het al gebeurd zijn, alhoewel wij dit natuurlijk niet hebben kunnen controleren, dat bepaalde juryleden, tevens leraars aan verschillende visserijscholen, gedurende het schooljaar mekaar aanwijzingen geven betreffende de vragen die zij op het examen zullen stellen. Gedurende het schooljaar wordt dit vooraf bepaald onderdeel van het vak uitgepluisd, veel verder dan nodig. Wanneer die vragen dan gesteld worden, slagen die leerlingen van die scholen

schitterend in dit vak, terwijl de kennis van de leerlingen van de andere scholen, wat dit vak betreft, niet zo ver reikt en ze bijgevolg grote kans lopen gebuisd te worden. Het mogelijke gevolg hiervan is, dat de andere scholen dan weerwraak nemen, door de volgende zitting juist op dezelfde manier te handelen. Zo worden dan de kandidaten steeds grotere eisen gesteld, zonder dat dit eigenlijk verband houdt met de vooruitgang.

Alhoewel we er van overtuigd zijn, dat de meerderheid der juryleden zich tot dergelijke praktijken niet zou lenen, toch zou de aanstelling van een volledig neutrale jury deze al dan niet gerechtvaardigde beschuldiging te niet doen.

IS HET VISSERIJONDERWIJS DOELTREFFEND ?

Eenieder die het wil zien, kan vaststellen dat we in ons land over een stel visserijonderwijsinrichtingen beschikken die gerust kunnen wedijveren met de buitenlandse. Of de verdeling van het beschikbare materiaal en leerkrachten door de oprichting van meer dan één visserijschool in éénzelfde stad of gemeente, wel een juiste formule is, zullen we maar liever buiten beschouwing laten. Dat hebben we te danken aan een verkeerde politiek.

EEN GROVE VERGISSING : Onvoldoende kennis van de machine

Niettegenstaande de scholen zich werkelijk inspannen om de kandidaten degelijk voor te bereiden, toch zien we dat sommige inrichtingen, de afdeling «machine» een beetje verwaarlozen. In deze inrichtingen houdt de afdeling «machine» geen gelijke tred met de afdeling «dek». De zogenaamde spoedkursus voor motoristen, die in sommige scholen is ingericht, blijkt niet voldoende te zijn.

Ook is het gebleken dat de scholen, gedurende de avond- en volmakingskursus, onmogelijk tweemaal in één schooljaar het eksa-

menprogramma kunnen afwerken. Inderdaad, zoals reeds gezegd, zijn er elk jaar twee examen zittingen. Welnu, aangezien de varende vissers veelal slechts sporadisch de lessen kunnen bijwonen, lopen zij in de loop van een schooljaar daarbij nog de kans tweemaal dezelfde les te moeten aanhoren. Niet dat dit schadelijk voor hen is, maar toch hebben ze die dag geen vooruitgang gemaakt in de afwerking van het toch zware leerstofprogramma. Hieraan zou kunnen verholpen door slechts één examen zitting in te richten in de maand juni of januari. Dan zou zowel de kandidaat als de leraar zich gedurende een gans schooljaar op die bepaalde zitting kunnen voorbereiden.

Hiermede zitten we feitelijk reeds volop aan ons volgende punt:

BEREIDEN DE KANDIDATEN ZICH VOLDOENDE VOOR ?

Het vergt heel zeker een inspanning wanneer men reeds enige tijd gevaren heeft, terug naar school te moeten gaan om zich op een of ander examen voor te bereiden. Het aantal aanwezigen in de avond- en volmakingskursussen is dan ook niet bijster groot.

Hier zullen factoren van familiale en professionele aard geenszins vreemd aan zijn. Maar hoe wil men zich degelijk voorbereiden en slagen in een examen zonder studie? Het is ons niet onbekend dat sommige vissers zich slechts laten inschrijven voor een examen om te kunnen in het bezit gesteld worden van een «voorlopige vergunning». Er zijn gevallen van kandidaten die zich vijfmaal lieten inschrijven zonder zich maar éénmaal ernstig voor te bereiden, alleen dus met het doel een «vergunning» te bekomen. Deze mensen moeten toch inzien dat het stelsel der «vergunningen» toch ook eens een einde zal moeten nemen.

Daarom geven wij een goede raad aan de jonge vissers die aan de voorwaarden voldoen : blijf als het kan, toch enige weken binnen om school te lopen. Het zal voor velen wel lastig zijn al deze tijd slechts te moeten leven van werklozensteun, maar het is de enige manier om verder te komen.

We hebben met dit artikel geenszins de pretentie alle factoren, die in de mislukkingen hun rol spelen, te hebben belicht, maar toch menen wij een en ander te hebben aangewezen waar verbetering zou kunnen in gebracht worden.



matinauto P. V. B. A.

Invoerders der motoren

MERCEDES-BENZ DIESEL

STEENWEG OP WAVER, 1072 - BRUSSEL 16 - TELEFOON 35.20.20 (10 lijnen)



PLECHTIGE ZEEWIJDING TE HEIST

De plechtige Zeewijding gaat zoals elk jaar door op dinsdag 15 augustus a.s. te 15.30 u. Volgende feestelijkheden zijn voorzien :

11.30 u. : Heldenplein : Koncert door de muziekmaatschappij der Douanen van Antwerpen.

15.30 u. : Plechtige Zeewijding, opgeluisterd door de muziekkorpsen van de Belgische Zeemacht en de Douanen van Antwerpen, alsmede Vlootparade der Visserij.

17 u. : Sportstadion : voetbalmatch Heist - Eeklo.

20.30 u. : Zeedijk : Volksbal - Taptoe en konfetti. — J.B.

DE VRIJE VISSERISCHOLEN TE HEIST NEEMT UITBREIDING

Met ingang van het volgende schooljaar zal aan de vrije visserijschool een dagkursus voor motoristen toegevoegd worden. Deze cursus bereidt voor op de eksamens van matroos-motorist (— 180 pk) en motorist (— 400 pk).

Langs deze weg wensen wij de de direktie van het inrichtend komitee van de school geluk met het genomen initiatief, het visserijonderwijs ten bate. — J.B.

WIE OP DE HOOGTE WIL BLIJVEN VAN HET VISSERIJBEDRIJF neemt een abonnement op HET VISSERIJBLAD

PAKETBOTEN OOSTENDE-DOVER

Uurtabel voor de week van 30 juli tot 5 augustus 1961.

PASSAGIERSBOTEN

Afvaarten uit Oostende :
— Alle dagen te 0.45 u., te 5.00 u., te 10.00 u. en te 15.00 u.

— Op 30-7, 4 en 5 augustus bijkomende afvaarten te 9.20 en te 15.45 u.

— Op 31 juli bijkomende afvaart te 9.20 u.

Afvaarten uit Dover :
— Alle dagen te 1.45 u., te 10.30 u., te 12.20 u. en te 17.15 u.

— Op 30 en 31 juli, 4 en 5 augustus bijkomende afvaarten te 11.35 en te 16.50 u.

— Op 1 augustus bijkomende afvaart te 11.35 u.

CAR-FERRIES

Afvaarten uit Oostende :
— Alle dagen te 1.00 u., te 6.30 u., te 13.45 u. en te 18.30 u.

Afvaarten uit Dover :
— Alle dagen te 7 u., te 12 u., te 19 u., en te 23.59 u.

REDDINGSBOOT STUKGESLAGEN

Tijdens de jongste zeereis, had schipper André Vandraenest van de N.7 «Christiaan», met onkans af te rekenen. Ter hoogte van de galg, kreeg hij plotseling over bakboord — achter een overinslaande zee. Hierdoor sloeg de reddingsboot los, en spoelde — samen met het vlot — in zee.

Meer dan een uur werd door de bemanning gewerkt om beide voorwerpen terug op te pikken. Toen men daarin gelukte, stelde men vast dat de reddingsboot middendoor was geslagen. Herstel is niet mogelijk, zodat een nieuwe boot dient aangeschaft. Ook het vlot was lichtjes beschadigd. Verschillende andere kleinere voorwerpen gingen eveneens verloren, terwijl ook de N.7 enige schade opliep. — N.

VRAAG VAN DHR CLAEYS van 13-7-'61

DIENT EEN VISSERIJPOLITIEK GEVOLGD EN WELKE ?

Sedert geruime tijd en laatst nog ter gelegenheid van de bespreking van uw begroting had ik de eer bijna bestendig de aandacht te vestigen op de moeilijkheden welke de zeevisserij moet doorstaan.

Naast de gelukkige maatregelen, vooral op korte termijn welke genomen worden, blijft het vraagstuk vooral gesteld op een dubbel plan:

- het ontwerpen van een verstrekkende en breedomvattende visserijpolitiek met alle uitzichten daaraan verbonden, en dat planmatig dient uitgewerkt;
- het koördineren van alle activiteiten die met de visserij te maken hebben en die verspreid liggen over meerdere departementen.

Van op de parlementaire tribune en elders, heb ik mijn goede diensten aangeboden om daaraan mede te werken. Mag ik de achtbare heer Minister vragen :

- hoever zijn diensten gevorderd zijn met het ontwerpen van die noodzakelijk planmatige visserijpolitiek? Is men reeds begonnen? Wordt daaraan stelselmatig voortgedaan? Door welke diensten? Is er een termijn gesteld tegen hetwelk dit ontwerp moet klaar zijn en U voorgelegd?
- Hoever staat het met de kommissie welke samengesteld zou worden uit vertegenwoordigers van ieder geïntereiseerd departement? Is deze reeds samengesteld? Kwam ze reeds bijeen? Werd een termijn bepaald tegen hetwelk hun besluiten moeten neergelegd zijn?

AANVOER ZEEPRODUKTEN IN JUNI 1960 - 1961

Het sekretariaat van de Bedrijfsrad voor de Visserij deelt mede :

In de maand juni 1961 werd in totaal 3.492.561 kg visprodukten aangevoerd voor een waarde van 37.382.721 F; voor dezelfde maand van vorig jaar noteerde men een aanvoer van 3.522.433 kg of onge-39.871.430 F. Dit betekent een daling naar hoeveelheid van 29.872 kg of 0,8 % en een vermindering naar opbrengst van 2.488.709 F of 6,2 %. De gemiddelde aanvoerprijs liep dan ook terug van 11,32 F tot 10,70

F. In vergelijking met juni 1960 steeg de aangevoerde hoeveelheid bodemvis in juni 1961 met 7.155 kg, terwijl de opbrengst met 2.612.184 F terugliep. Hieruit resulteerde 'n prijsdaling van 0,88 F per kg.

De aanvoer van IJslandse en andere schelvis, roggen en «overige» bodemvis nam toe. Er werd evenwel minder IJslandse en andere kabeljauw, koolvis, wijting, schol, tong en tarbot aangebracht. Er werd voor 8.604 kg of 2.075 F

meer pelagische vis, in hoofdzaak makreel, aangevoerd.

De totale aangevoerde hoeveelheid schaal- en weekdieren liep terug van 164.647 kg tot 119.016 kg; de opbrengst steeg van 3.667.614 F tot 3.789.014 F. In deze categorie vermeerderde de aanvoer van garnalen (+ 11.213.982 F) terwijl men voor de andere schaal- en weekdieren een daling van 56.844 kg of 160.582 F noteerde.

SOORTEN

JUNI 1960

JUNI 1961 (a)

	JUNI 1960			JUNI 1961 (a)		
	Hoeveelh. Kg	Waarde F	Gem. Pr. F/Kg	Hoeveelh. Kg	Waarde F	Gem. Pr. F/Kg
1. BODEMVIS						
Kabeljauw	454.979	2.796.067	6,14	856.993	5.278.970	6,16
Morues	310.592	2.148.438	6,92	200.733	2.000.076	9,96
Schelvis	98.369	929.740	9,45	290.796	1.854.065	6,37
Aiglefins	35.630	204.950	5,75	44.010	239.640	5,45
Koolvis	141.159	786.210	5,57	138.749	1.098.150	7,91
Wijting	333.660	1.542.738	4,62	224.580	962.894	4,29
Schol	399.915	2.874.850	7,19	231.632	2.092.691	9,03
Tong	549.863	16.356.903	29,75	292.468	11.065.215	37,87
Tarbot	63.438	1.737.190	27,38	33.359	1.225.870	36,75
Roggen	224.522	1.955.706	8,71	224.628	1.914.713	8,52
Overige	730.313	6.788.462	9,30	811.647	5.794.466	7,14
Totaal	3.342.440	36.138.934	10,81	3.349.595	33.526.750	10,01
2. PELAGISCHE VIS						
Haring	—	—	—	—	—	—
Makreel	14.467	64.225	4,44	23.235	65.653	2,83
Sprot	—	—	—	—	—	—
Overige	879	657	0,75	715	1.304	1,82
Totaal	15.346	64.882	4,23	23.950	66.957	2,80
3) SCHAAL- EN WEEKDIEREN						
Garnalen	22.647	1.476.181	65,18	33.860	1.758.163	51,92
Overige	142.000	2.191.433	15,43	85.156	2.030.851	23,85
Totaal	164.647	3.667.614	22,27	119.016	3.789.014	31,84
ALGEMEEN TOTAAL	3.522.433	39.871.430	11,32	3.492.561	37.382.721	10,70

(a) vorlopige cijfers

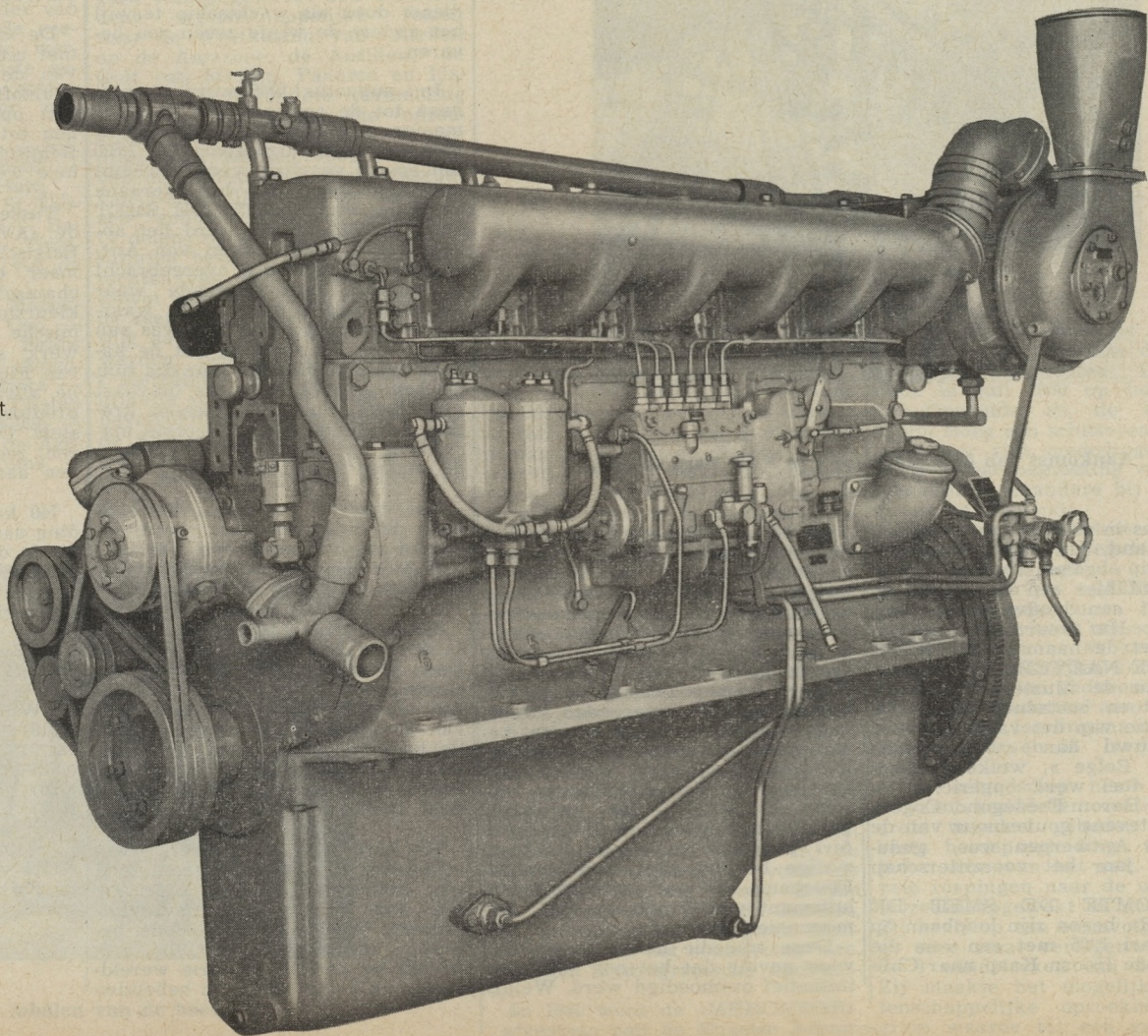


Mercedes-Benz Dieselmotoren
zijn beroemd als robuuste en
economische motoren met hoge
prestatie. In alle werelddelen
werken ze in hoogzee-vracht-
vaarders en binnenschepen, in
visserskotters en snelboten,
in draagvleugelboten, sleepboten en jachten.

MERCEDES-BENZ DIESEL



Onze technische brochures MX 44 geven U daarover nauwkeurig uitleg. Schrijf ons nú: wij antwoorden per omgaande. Daimler-Benz AG, Stuttgart-Untertürkheim, Verkauf Motoren/Export.



Graaf de Smet de Naeyer Avenir - Mercator

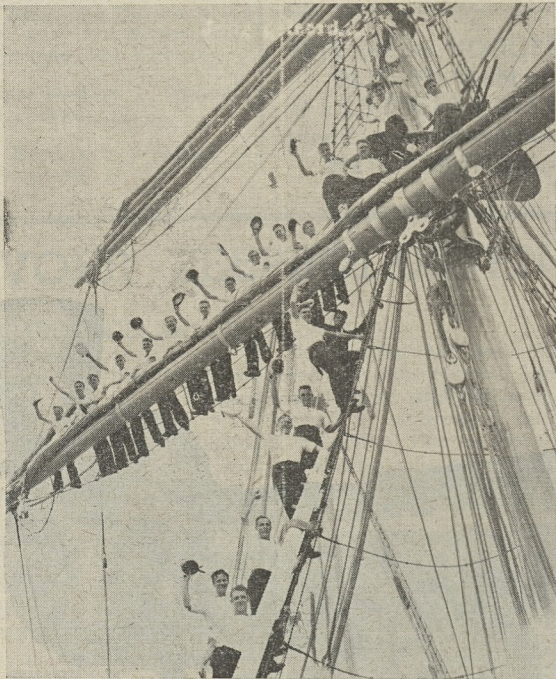
1904 - 1961

Uit «Marine» - Tijdschrift

Het zeewaardig maken en het opleiden van onze zeevaartofficieren zal, voorlopig althans niet langer geschieden aan boord van schepen welke nog uitgerust zijn met zeilen. Aldus besloot op 15 maart l.l. onze Minister van Verkeerswezen. Al dient gezegd dat deze maatregel een zekere konsternatie verwekte in de zeevaartmiddelen, dan kan hieraan toch toegevoegd worden dat de sierlijke silhouet van de Mercator ons niet zal verlaten. Deze zag zich inderdaad, op het einde van haar levensloop een nieuwe opvoedende taak toegewezen.

Omgevormd tot een museum voor de Zeevaart en toevertrouwd aan het Propaganda Komitee voor de Zeevaart, heeft zij voor doel, aan de talrijke bezoekers van Antwerpen een beter beeld te geven van de wetenswaardigheden van de zee en hopelijk zal zij bijdragen tot het opwekken van de zeevaartinстинkten van onze jeugd welke zo hoogstnoodzakelijk zijn voor de instandhouding van het kader en de ontwikkeling van de zeevaart van ons land.

Talrijk zijn de oudgedienden die, een blik in het verleden werpend, met een zekere nostalgie, zich de heldhaftige tijden herinneren van de zeilvaart.



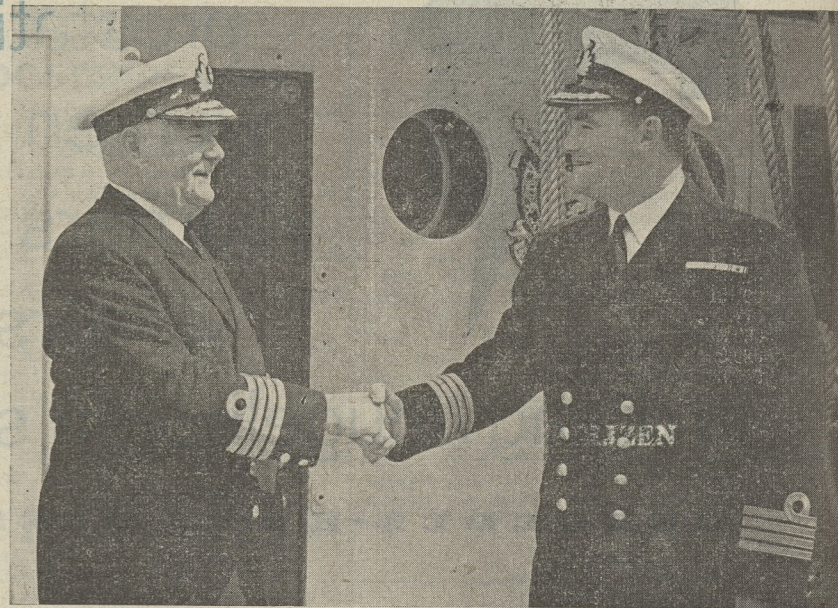
Aankomst van de « Mercator » te New York in 1953.

Het was in 1904 dat te Greenock in Schotland, het eerste Belgische schoolschip gekonstrueerd werd. Het betrof hier een driemaster in ijzer met een laadvermogen van 3.000 ton. Het vaartuig werd gedoopt met de naam «COMTE DE SMET DE NAEYER». Dit was de naam van de illustere Voorzitter van de toen bestaande Raad. De exploitatie van het vaartuig werd toevertrouwd aan « l'Association Maritime Belge », welke speciaal met dit doel werd opgericht en waarvan Baron Frédégonde Cogels, die toen tevens gouverneur van de provincie Antwerpen was, gedurende 17 jaar het voorzitterschap waarnam.

De «COMTE DE SMET DE NAEYER» begon zijn loopbaan op 12 februari 1905 met een reis die hem via de Hoorn Kaap naar Chili bracht.

Op 11 april 1906 werd een tweede reis ondernomen. Het noodlot wilde echter dat die reis tevens de laatste zou zijn. Vertrokken uit de haven van Antwerpen met bestemming naar de Kaap kreeg de «Comte de Smet de Naeyer» een zware zee in de Golf van Gaskonje, op 19 april, en verdween in de golven, samen met 33 opvarenden, waaronder 19 kadetten, 26 andere bemanningsleden, waarvan 12 kadetten, konden opgepikt worden door het ter hulp gesnelde Franse zeeschip «DUNKERQUE» en aldus gered worden. Onder de slachtoffers bevonden zich o.m. de toenmalige bevelvoerder, kommandant Fourcault, 45 jaar oud; de eerste luitenant van Zuylen en E.H. Aalmoenenier Cuyper.

Deze tragedie had echter niet voor gevolg dat het nog zeer jong initiatief ontmoedigd werd. Weldra



Kommandant R. Van de Sande geeft het bevel van de « Mercator » over in handen van zijn opvolger R. Ghys — 1955.

werd beslist tot de aankoop van twee eenheden; één ervan zou dienst doen als wachtschip terwijl het andere de wijde zeeën zou bevaren.

In augustus 1906 werd overgegaan tot de aankoop van de driemaster « LINLITHGOWHIRE », met een laadvermogen van 1.500 ton en dit vaartuig werd herdoopt met de naam van het vergane vaartuig, de «COMTE DE SMET DE NAEYER». Eerst werd het anker gelegd in de haven van Antwerpen om tenslotte overgebracht te worden naar Oostende waar zij bleef liggen tot in 1932, waarop het gesloopt werd. Het was aan boord van dit vaartuig dat de kadetten, gedurende het jaar dat hun inscheping voor de lange omvaart voorafging, hun theorielessen kregen, de inleiding in de eerste manoeuvres, het roeien en verschillende andere werkzaamheden.

Het tweede zeilschip, bestemd voor de lange omvaart, werd gebouwd in Bremerhaven. Het betrof hier een viermaster met een laadvermogen van 3600 ton.

Het was in augustus 1908 dat deze nieuwe eenheid, welke gedoopt werd met de naam AVENIR, de eerste reis ondernam. Vanaf die tijd werd regelmatig, na een reis van 48 maanden, de nieuwe promotie kadetten aan boord genomen welke hun theoretische lessen aan boord van het wachtschip beëindigd hadden.

Het uitbreken van de eerste wereldoorlog betekende in geen geval een hinderpaal voor de opleiding van onze toekomstige zeevaartofficieren. Gedurende de periode, begrepen tussen 1915 en 1919 volbracht de «AVENIR» drie wereldreizen en kwam steeds in behouden

toestand terug in de haven van vertrek.

De «AVENIR» heeft zich echter niet uitsluitend ten dienste gesteld van de opleiding van onze zeevaartofficieren. Het heeft, evenals zijn opvolger, heel veel bijgedragen tot het verspreiden van de Belgische industrieën over de gehele wereld.

Tussen 1924 en 1927 ontscheepte de «AVENIR» een grote variatie Belgische produkten, zoals ondermeer elektrische toestellen, mechanische apparaten, geweren, kleurstoffen, films, meubelen, chemische produkten, stoffen, kantwerk, stekjes, enz. in de havens van Florida, Argentinië en Australië, alwaar de voormelde industrieprodukten werden ten toon gesteld. Dit initiatief heeft tenandere een zeer gunstige weerslag gegeven aan onze nationale uitvoer.

740 kadetten kregen hun opleiding aan boord van de «AVENIR», die in de loop van de 24 jaren lange diensttijd achtereenvolgens onder het bevel stond van de hierna vermelde kommandanten :

E. Zander (1908-1912); H. Jacobs (1912-1913); E. Audenaerde (1915-1916); A. Lauwereins (1916-1919); D. Williams (1919); S. Gonthier (1919); J. Meulemeester (1919-1920 en 1924-1925); W. Wenmaekers (1921-1924); O. Lemaître (1925-1926); R. Van de Sande (1927-1932).

In 1932 tenslotte werd de «AVENIR» verkocht aan de Finse rederij Erikson en vervangen door het schoolschip «MERCATOR».



Het te water laten van de reddingsboot.

De konstruktie van de «MERCATOR», een driemaster die tevens uitgerust was met een hulpmotor, werd verwezenlijkt op de scheepswerven Ramage & Fergusson te Leith. Het vaartuig liep van stapel in 1932 en werd onder het bevel geplaatst van kapitein Remi Van de Sande, laatste bevelvoerder van de «AVENIR». Verschillende zee-reizen over de wereldzeeën werden ondernomen. Het grootste gedeelte van de Europese staten werd bezocht terwijl verder nog aangelegd werd te :

IN AMERIKA : de U.S.A. — Kanada — Labrador — Guatemala — Panama — Venezuela — Haiti — Guadeloupe — St Lucie — St Thomas — de Cayman eilanden — Bahamas — de Bermuden — Trinidad — Saba — Brazilië (via de Amazone).

IN AFRIKA : Algerië — Marokko — Tunesië — Rio de Oro — Mauretanië — Senegal — Frans Guinea — Belgisch Kongo — Angola — de Kaap en Z.W. Afrika — de eilanden St Helena en Tristan da Cunha — de Groene Kaap — de Kanarische eilanden — de Azoren — Madeira — San Tomé — Principe — Annabon.

IN AZIE : Palestina.

IN OCEANIE : De Pasen eilanden — Pitcairn — Tahiti — Tuamotus — de Fakarava Atol — Hawaï.

Buiten het eigenlijke deel van zijn bestaan heeft de «MERCATOR» medegewerkt aan verscheidene wetenschappelijke reizen naar de Westkusten van Afrika, op de Amazone, de Antillen, de Golf van Mexico, Panama en IJsland. Een bijzondere vermelding verdienen de biologische opzoekingen en verzamelingen welke uitgevoerd werden voor rekening van het Natuur-Historisch Museum van België. Deze laatste heeft in een gedokumenteerde publikatie (4 delen) de wetenschappelijke resultaten beschreven van de kruistochten van de «MERCATOR». Zowat een 50 nieuwe soorten van de zeefauna werden door dit vaartuig aangevoerd. Velen onder hen werden bedacht met de naam «Mercator», gevolgd van de kwalifikatie van de soort, deze van de bevelvoerder, kommandant Van de Sande en deze van de boordgeneesheer, Dr. W. Zalavsky die zich op een bijzondere wijze nut-



Het inhalen van de boot.

tig maakte gedurende deze tochten.

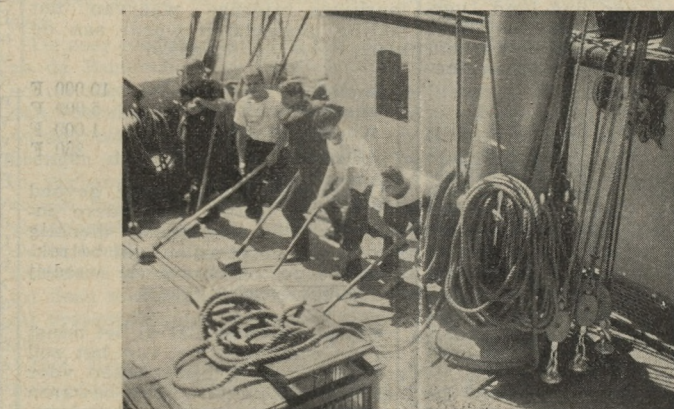
In 1934 ondernam de «MERCATOR» een reis naar de Paseneilanden (een Frans-Belgische zending). Hiervan werden kollekties op archéologisch et ethnografisch gebied meegebracht welke bestemd waren voor de musea voor Kunsten en Geschiedenis te Brussel en Parijs. Een galerij werd ingericht op het Paleis van de Cinqcentenaire te Brussel waar deze kostbare voorwerpen werden ten toon gesteld ; deze galerij werd gedoopt met de naam «Galerie Mercator».

In 1936 bracht de «MERCATOR» het stofelijk overschot mede van Pater Damiaan, die op de Hawaïaanse eilanden te midden van de lepreuze bevolking zulk een reuzenarbeid had verricht. Het stofelijk overschot werd in de haven van Antwerpen begroet door Koning Leopold III ; Kardinaal Van Roey ; de gouverneur van de provincie Antwerpen, baron Holvoet ; de burgemeester van de stad Antwerpen, dhr Kamiel Huysmans en talrijke andere personaliteiten.

In 1938 volbracht hetzelfde vaartuig nog een wetenschappelijke reis naar IJsland waar biologische opzoekingen werden gedaan.

Verder kunnen nog representatierizen vermeld worden welke de «MERCATOR» ondernam zoals ondermeer : in 1935 naar Brussel ter gelegenheid van de Interna-

tionale tentoonstelling ; in 1935-36, ter gelegenheid van het driehonderdjarig bestaan van de aanhechting van de Antillen (Guadeloupe en Martinique) aan Frankrijk ; in 1937 te Montreal en Quebec, ter gelegenheid van de Belgische expositie, van Belgisch-Kanadese week en de inhuldiging van de Belgische centra in Kanada ; in 1937 te Parijs via Rouen ter gelegenheid van de Internationale tentoonstelling ; in 1938 in Caracas (Venezuela) bij de vestiging van onze gevolgmachtigde minister aldaar ; in 1939, te New-York bij de Internationale Tentoonstelling.



Zwoegen... zweeten

tionale tentoonstelling ; in 1935-36, ter gelegenheid van het driehonderdjarig bestaan van de aanhechting van de Antillen (Guadeloupe en Martinique) aan Frankrijk ; in 1937 te Montreal en Quebec, ter gelegenheid van de Belgische expositie, van Belgisch-Kanadese week en de inhuldiging van de Belgische centra in Kanada ; in 1937 te Parijs via Rouen ter gelegenheid van de Internationale tentoonstelling ; in 1938 in Caracas (Venezuela) bij de vestiging van onze gevolgmachtigde minister aldaar ; in 1939, te New-York bij de Internationale Tentoonstelling.

Tenslotte in 1940 werd de «MERCATOR» belast met de hydrografische opmetingen langs de Atlantische kust van Belgisch Kongo, metingen welke de eerste waren in hun genre, uitgevoerd in de voormelde gebieden onder de Belgische vlag.

In mei 1940, op het ogenblik dat België meegesleurd werd in de tweede wereldoorlog, vond de «MERCATOR», die terug kwam van een reis naar Rio de Janeiro, een schuilplaats in Belgisch Kongo. Daar nam het schoolschip o.m. deel aan hydrografische opdrachten.

In 1941 werd de «MERCATOR», afgestaan aan de Engelse Admira-

liteit. In 1947 werd dan opnieuw de Antwerpse haven aangedaan waar grondig nazicht gehouden werd. Het was niet vóór 1950 dat de «MERCATOR» opnieuw de wijde zeeën kon bevaren, steeds onder het bevel van kapitein Van de Sande. Deze koene en zo verdienstelijke zeeman zou nog tien reizen ondernemen, waarvan enkele naar de U.S.A. en Kanada.

In 1955 werd bevelhebber Ivan de Sande vereerd met het bestuur van de Hogere Zeevaartschool. Hij had de voldoening zich te zien opgevolgd worden door zijn eerste luitenant, R. Ghys, die hij gedurende verschillende jaren gevormd had.

Kapitein Ghys ontpopte zich weldra tot een uitstekende bevelvoerder, zowel voor wat betreft de manoeuvres en gedragingen van zijn vaartuig als voor de beroepsopleiding van onze toekomstige officieren en jonge zeelieden. Het is in die voorwaarden dat de «MERCATOR» nog 111 reizen ondernam onder zijn bevel. Hieronder kunnen vermeld worden, de deelname aan drie wedstrijden in het kader van de «Sail Training Association» welke onder de hoge bescherming staat van Prins Philippe van Engeland. De eerste van deze ontmoetingen had plaats op de omloop van Torbay-Lissabon. De tweede speelde zich af in 1958 tussen Brest en Las Palmas welke de «MERCATOR» afspelde in een

tijd die 16 uur onder de voorziene tijdsduur lag. Tenslotte de laatste van deze wedstrijden. Deze ging door in juli 1960 op het traject Oslo-Oostende en de «MERCATOR» sloeg een schitterende figuur tegenover zijn mededingers. Een geestdriftige begroeting wachtte de bemanning ten andere bij hun aankomst te Oostende.

Het is met deze schitterende wapenfeiten dat een einde zou gesteld worden aan de roemrijke loopbaan van de «MERCATOR». Van stapel gelopen in 1932, zoals hoger gezegd, heeft zij een rustperiode bereikt na 41 kruistochten waarbij 337.442 mijlen werden afgelegd. Er werden gedurende die periode 1.325 kadetten aan boord genomen, 414 leerling-matrozen, 222 leerling-koks en 58 leerling-mekaniekers.

Ons schoolschip heeft zodoende aan honderden zeelieden het grote voordeel geboden om de beste beroepsopleiding te genieten : deze van het zeil. Zij heeft vele roepingen naar de uitgestrekte zeeën opgewekt en geïnmeerd. Zij heeft op een onnavolgbare wijze onze staat vertegenwoordigd in de 4 windstreken van de wereld. Zij maakte het mogelijk om wetenschappelijke opzoekingen van afgestaan aan de Engelse Admira-grote waarde tot een goed einde



Jong geleerd....

te brengen. Om kort te zijn, de « MERCATOR » heeft de eerbied en het ontzag van ons land verdiend. Ziedaar waarom wij met een verrechtvaardigde fierheid onze « MERCATOR » zullen behouden.

Niettegenstaande de steeds blijvende indruk van jeugd zoals in het verleden, ziet de « MERCATOR » zich thans verwezen tot een meer passieve taak. Door het nemen van deze maatregel heeft de Minister van Verkeerswezen de « MERCATOR » ter beschikking gesteld van « Le Comité National de Propagande Maritime ». Wij hebben vernomen dat het vaartuig iedere zomer zal gemeerd worden op de linkeroever van de Schelde, tegenover het steen. De « MERCATOR » werd omgevormd in een museum en zal toegankelijk zijn voor het publiek. De uitrusting, de tuigage en de installaties van het vaartuig zullen in hun oorspronkelijke toestand bewaard worden. De zeevaartinstrumenten en de toestellen in dienst zullen het vaartuig een aanblik van vertreksgereedheid geven. Men zal er talrijke en originele trofeeën kunnen bewonderen uit verre streken evenals vele kollekties welke ontleend werden aan het Nationaal Zeevaart Museum. Een film zal tenslotte een illustratie geven van het eigenlijke leven aan boord.

Moge dit zeer gelukkig gekozen initiatief bijdragen tot de voorlichting van de jeugd en hen de liefde voor de zee inblazen.

Opdat de « MERCATOR » in stand zou gehouden worden werd een vereniging zonder winstgevend doel opgericht, genaamd « MERCATOR » en waaraan onze Koning Zijn Hoge Bescherming heeft verleend.

De statuten van de « MERCATOR » v.z.w.d. voorzien de stichting van twee secties. Een eerste sectie zal het « Onderhoudsfonds » geheten worden en werd belast met de zware taak en last tot het

in stand houden van het vaartuig. Zij zal gespijsd worden door een jaarlijkse bijdrage waarvan het bedrag overgelaten wordt aan de keuze van de schenker :

— erelid :	10.000 F
— beschermend lid :	5.000 F
— schenkend lid :	1.000 F
— actief lid :	250 F

De tweede sectie welke gevoed wordt door giften en andere inkomsten, zal uitsluitend dienstig zijn in sociale gevallen met betrekking tot de zeehandel, de visserij en de binnenscheepvaart.

Wij betwijfelen niet in het minst dat de oudgedienden van het zeil gulhartig zullen medewerken voor het instandhouden en het bewaren van hun oude metgezel, en zodoende de zeevaarttradities een verdere bloei verzekeren.

Wij kunnen dit kort historisch overzicht niet afsluiten zonder een hulde te hebben gebracht aan de bevorderaars en animatoren van de zeil-schoolschepen waarvoor de ganse natie een diepe verering voelt en aan hen die, sedert 1904 tot op heden, ieder binnen hun bevoegdheid, hebben bijgedragen tot de opleiding van onze zeevaartofficieren.

E. CARLIER

Voorzitter van het Kon. Belgisch

Zeebankscollege

Vertaling «Nautilus»
orgaan van het
Kon. Belgisch Zeebankscollege

NOTA DER REDAKTIE :

De cliché's werden ons geleend door het Kon. Belgisch Zeebankscollege. Al wie zich aan de Zeevaart interesseert, kan zich op het maandtijdschrift «Nautilus» abonneren. Hierin komen zeer interessante maritieme en juridische artikels voor. Volgende week hebben wij het over het schoolchip «Mercator» als drijvend museum.

« STATISTIEKEN ZIJN EIGENAARDIGE DINGEN » ZEGT BRITSE KUSTVISSER

In het Britse visserijtijdschrift « Fishing News » van deze week verscheen een artikel dewelke de gedachten weergeeft welke een Britse kustvisser er op na houdt nopens de huidige visserijpolitiek. Wij hebben er aan gehouden dit artikel te vertalen omdat wij bij ondervinding weten dat de mening van een visser, die toch het meest van al met de praktische kant van de visserijbedrijvigheid in contact komt, heel vaak het dichtst de waarheid benadert.

Zo kunnen wij in het voormelde tijdschrift lezen :

« Ik voel een grote belangstelling voor de visserijzones. Dit moet ook wel, want ik bevis deze wateren. Als het nu gaat om seinenetvisserij, Russische treilers op de shetlandwateren, vreemde eenheden in de Moray Firth of de unilaterale limieten van IJsland, het zijn allen een gedeelte van mijn leven. De « White Fish Authority » verleent ons leningen voor aankoop van motoren en uitrusting, omdat wij niet door de bovenvermelde feiten op de rotsen zouden geduwd worden.

De « White Fish Authority » leent ons veel geld, al weet ik niet hoeveel ik hen om de maand verschuldigd ben, door het feit dat de premie op en neer gaat, als het licht van een vaartuig bij stormachtig weder.

De W.F.A. weet te vertellen dat de Britse visaanvoeren verminderden van ongeveer 4 %. De kust- en middenslagvisserij ondergingen een daling van respectievelijk 5 en 12 %, terwijl de aanvoeren van de diepzeevisserij weinig wijzigingen ondergingen. De opbrengsten ondergingen een lichte stijging door het feit dat de waarden van de kust- en middenslagvisserij respectievelijk 7 en 10 1/2 % verhoogden.

EIGENAARDIGE DINGEN

Aan de hand van deze cijfers is het moeilijk te bedenken dat de kustvisserij er voor £ 211.000/— slechter aan toe waren dan in 1959 terwijl de diepzeevisserij een verbetering onderging ter waarde van ruim £ 784.000/—

Statistieken zijn eigenaardige dingen. Wat de zaken nog ingewikkelder maakt is wel het feit dat 1960 gekenmerkt was door het grote Brits-IJslandse konflikt terwijl de kranten in grote letters schreven dat een rampzalige tijd de diepzeevisserij in de ogen keek. En nu moeten wij vaststellen dat zij het nog beter gedaan hebben dan onze kustvisserij. De grote rederijen uit Hull en Grimsby met hun grote motorvaartuigen moeten wel de beste periode uit hun leven meegevoeld hebben, terwijl wij dachten dat het de slechtste ging worden.

MIJN MOEDER

Mijn moeder heeft mij heel vaak verteld dat deze die het meeste lawaai maken in vele gevallen het minste kwaad overkwam. Het moet wel zijn dat zij gelijk had want het zijn thans inderdaad degene die

het meeste lawaai maken die met de grootste voordelen aan de haal gaan.

Wij horen in deze dagen ook veel spreken over de kwaliteit van de vis of beter, over het gebrek aan goede kwaliteit.

Wat ik hierover in de eerste plaats zou willen vernemen is wel het feit of eenieder wel bereid is hiervoor te betalen. De mensen die vis willen kopen van de kustvisserijvaartuigen willen hiervoor niet meer geven dan voor deze «distant water stuff» welke te Grimsby en Hull wordt aangevoerd. 't Schijnt dit in Ierland precies andersom is en de kustvisserij er goede zaken doet terwijl de diepzeevloot magere tijden doormaakt en met een zekere ironie de resultaten van de Britse diepzeevloot bekijkt.

DE PRIJZEN

Om nu terug te keren op de prijzen. De gemiddelde prijs voor de diepzeevissoorten in 1960 bedroeg 62.7 shilling per 100 kg. De vis welke aangevoerd werd door de kustvisserijvaartuigen en die ontgensprekelijk van een betere kwaliteit was, kreeg amper 65 shilling per 100 kg. Dit is dan nog een weinig beter dan in 1959 wanneer de kustvisserij dezelfde gemiddelde prijs kregen voor hun aanvoeren als de diepzeevissers.

Op de kaai kregen wij 7 pennies per pound vis terwijl de vishandelaars er gretig van gebruik maakten om onze prima kwaliteitsvis te vermengen met deze welke reeds een week en zelfs veertien dagen uit het water waren.

In dit daglicht bezien komt het me voor dat W.F.A. toch wat meer de kustvisserij zou kunnen steunen. Een stijging van de vraag naar onze kwaliteitsvis kan mogelijk bijdragen tot een toename van al de visaanvoeren, terwijl eveneens de prijs er gunstig zou door beïnvloed worden. Het is waarlijk weinig winst te maken en plezier te beleven aan het verkopen van eerste klasse kwaliteitsvis wanneer er amper dezelfde prijs kan bekomen worden als voor minderwaardige vissoorten welke afkomstig zijn van de diepzeevisserij.

DE OORZAAK ?

Ik vraag me af of dit feit, nl. geen waardering voor goede vis, de oorzaak is van het verminderen van de publieke belangstelling voor de vis. Thans heeft het er de schijn van dat de huisvrouw heel zelden weet welke kwaliteit zij eigenlijk gekregen heeft voor haar geld. Hoe is het ten andere mogelijk als de goede en de slechte kwaliteit aan dezelfde prijs verkocht worden in de winkels?

Totdaar dus de mening welke deze kustvisser er op nahoudt en het moet gezegd dat er heel veel waarheid schuilt in zijn gedachtenvoering. Het is ten andere ook in ons land het geval waar de kleine visser ook in vele gevallen als de mindere wordt behandeld in vergelijking met de diepzeevisserij die kan bogen op relaties bij een of andere hogere instantie en langs deze weg de nodige hulp verkrijgt. — B.

Reders
en Vissers,
voor Uw
SOCIALE
LASTEN
en
BOEKHOUDING

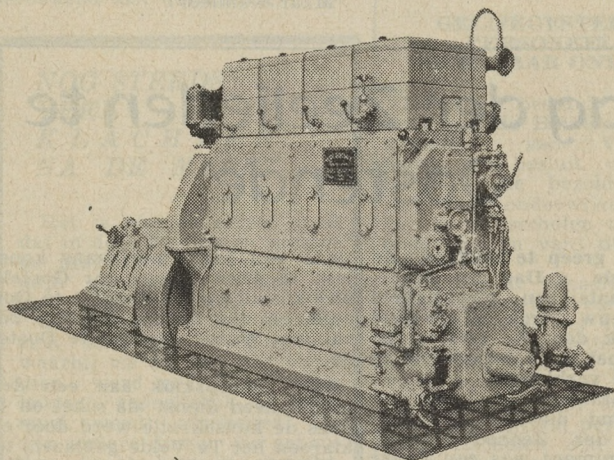
★

Bestuursgebouw
Vismijn Zeebrugge
Tel. 541.17

Na de uren :
Joz. De Roose
Tel. 517.40

h a n d
i n
h a n d

DIESEL MOTOREN A.B.C. VAN 4 TOT 750 PK



ANGLO BELGIAN COMPANY S.A.
Wiedauwkaai 39, Gent — Tel. 23.45.41 (5 lijnen)
AGENTEN : H. Boydens, Velodroomstraat 4, Oostende. Tel. (059) 721.56
P. De Coker, Rederskaai 33, Zeebrugge. Tel. (050) 542.66
2049V

SCHADE AAN DERDEN
EIGEN SCHADE AAN
ROMP EN MOTOR
BRANDSCHADE
OPSLEPING
TOTAAL VERLIES
EN VOOR BOUWRISICOS

HULP IN NOOD

verzekert
aan zeer goede voorwaarden
de vissersvaartuigen

H. BAELSKAAI, 27, OOSTENDE - Tel. 716.89

Voor Nieuwbouw en
Herstellingen van schepen
N.V.

Beliard-Crighton & Co

2189V

BRITS - RUSSISCHE VISSERIJOVEREENKOMST BEEINDIGD

Het beëindigen van het Brits-Russische visserijakkoord dat dateert van 1957 en dat door de Russen geschorst werd betekent voor de Britse diepzeevervisserij een nieuwe zware slag, ingevolge het verloren gaan van goede visgronden. Als de Russen hun beslissing niet herzien betekent dit dat vanaf maart 1962 de Britse visserij eens te meer zwaar zal getroffen worden.

De zeer recente beslissing vanwege de Russische overheid kwam echter niet geheel onverwachts, en dan vooral niet voor de meer ingewijden uit de Humberstreek. Zij brengen deze beslissing inderdaad in verband met de steeds toenemende neiging van verschillende visserijstaten om hun visserijzones uit te breiden. Inderdaad zijn verscheidene landen reeds overgegaan tot deze maatregel terwijl anderen dit vraagstuk steeds in beraad houden.

Het Britse Ministerie van Buitenlandse Zaken wist echter te verklaren dat de Russische Overheid geen enkel bepaalde reden heeft opgegeven voor deze stopzetting van de overeenkomst. Te vermelden valt dat dit akkoord van beide partijen kon opgezegd worden na een periode van vijf jaar.

Deze Russische maatregel heeft echter voor de Britse diepzeevervisserij zeer zware gevolgen met zich gebracht. Het is inderdaad zo dat met het stopzetten van het akkoord tussen de beide visserijstaten, het aan de Britse diepzeetreibers niet langer toegelaten is de visserij te bedrijven binnen de driemijl-zone van twee gebieden in de Barentssee. Het is zelfs enger want die trawlers zullen zich dienen te houden buiten de 12-mijl-zone van de voormelde sektoren. Het is dan ook begrijpelijk dat er in de Britse diepzeevervisserijmiddens een zekere konsternatie heerst. Zij geven zich inderdaad ook rekenschap dat met het uitbreiden van de IJslandse territoriale wateren tot op 12 mijl, aldaar eveneens belangrijke visgronden verloren gingen.

**NIET
KATASTROFAAL**

De mening welke een schipper

uit Hull, met een jarenlange ervaring er op nahoudt is wel dat het verlies van dergelijke visserijrechten, alhoewel aanzienlijk, toch niet katastrofaal is.

Deze schipper wist verder het volgende te vertellen :

« Er werd reeds een 12-mijls- » visserijzone afgebakend rondom » de kust, met uitzondering voor » de Veroni Rotsen en de Sen-ei- » landen, waar een driemijlzone » nog gehandhaafd werd.

« Er is eveneens een 12-mijlzone » tussen de Sen-eilanden en de Ka- » nin Kapa, Ten Oosten daarvan » bestaat er nog een driemijlzone » maar daar komen onze diepzee- » treilers uit Hull zelden. Maxi- » mum is er nog 15 % van de » Murmansk kusten waar de traw- » lers uit Hull hun bedrijvigheden » uitoefenen, onderworpen aan het » regime van de driemijl zone.»

Hij voegde hieraan toe dat de vissersvaartuigen die aldaar de visserij bedrijven enkel van begin juni tot einde augustus bedrijvig zijn, terwijl de vangsten er schommelen van jaar tot jaar.

Bijwijken was de visserij tussen 3,5 tot 6 mijl buiten de kust nog de meest renderende.

HOE VEEL ?

Hoeveel vis de diepzeetreibers uit Hull zullen verliezen door het uitbreiden van de visserijzones kan thans onmogelijk gezegd of zelfs bij benadering geraamd worden. De statistieken van de aanvoeren afkomstig van de kusten van Murmansk geven geen detail weer van de verschillende gronden, maar wel een globaal aanvoercijfer van de wateren langsheen de ganse kust van Murmansk.

De gezamenlijke statistiek van de Hull-aanvoeren van het vorige jaar geeft echter een vaag idee van het vispotentieel in de wateren rondom Murmansk. In het vorig jaar vinggen de Hull diepzeetreibers aldaar 1.205.022 kisten vis met een inhoud van tien stones. Gedurende het jaar 1959 bedroeg de visaanvoer uit de Murmanske wateren op de markt te Hull 768.260 kisten van tien stones. — B.

INTERNATIONAAL MUZIEK- en DANSFESTIVAL 1961

Koncertzaal

te 21 uur
Vrijdag 28 juli

« LA JALOUSIE »

van SACHA GUITRY
Met medewerking van
Nathalie Nattier

Gabrielle Robinne

(Comédie Française)

en

Henry Murray

100 - 80 - 60 F

Dinsdag 1 augustus

DE MUZIEKKAPEL

VAN DE ZEEMACHT

Dir. : Kapitein HANNIKEN
30 F

Woensdag 2 augustus

HET NATIONAAL

ORKEST VAN BELGIE

onder leiding van
Roberto Benzi

met medewerking van

Jane Rhodes

(Opera Parijs en
Metropolitan New-York)

Donderdag 3 augustus

PIANORECITAL door

ALEXANDER SELLIER

Werken van Mozart, Scarlatti,
Beethoven, Debussy en
Schumann
100 - 80 - 60 F

Vrijdag 4 augustus

DE STERDANSERS EN

SOLISTEN VAN DE

SCALA VAN MILAAN

100 - 80 - 60 F

MUSIC-HALL GALA

Tijdens het eerste gedeelte
van iedere music-hall :

PSYCHORAMA

de levende puzzle

Prijs : EEN AUTO

Zaterdag 29 juli

DARIO MORENO

begeleid door André Kerr
100 - 80 - 60 F

— ★ —

Zaterdag 5 augustus

PHILIPPE CLAY

begeleid door Franck Dervieux
en zijn ensemble
100 - 80 - 60 F

Ambassadorshall

Monday the 31th July at 9 .pm.

BRITISH BALL

FRANZ LEBRUN

with the

CASINO ORCHESTRA

and

Britain's First Lady

Square Dance Caller

THELMA CONNOR

Entrance : 20 F

Drinks : 12 F

Service included

Night-club

« La Champagne »

Van 22 uur af
Van 28 juli tot 3 augustus

RIKA ZARAI

Van 4 tot 10 augustus

PHIL TRIM LIMBO

DANCERS

ritmische dansers
Het wereldberoemd orkest

LECUONA

CUBAN BOYS

en

HET GROOT DANSORKEST

VAN HET KURSAAL

VAN OOSTENDE

onder leiding van

FRANZ LEBRUN

INTERNATIONAAL

JAZZFESTIVAL

HOT CLUB VAN BELGIE

Afdeling Oostende

Zondag 6 augustus

« Trio Pim Jacobs »

Zang :

Rita Reys

«Tubby Hayes Quartet»

Solist :

Frank Holder

50 - 40 - 30 F

Tentoonstellingen

Montrosezaal

Tot 31 juli

De Griekse schilder

JANNIS

SPYROPOULOS

Van 1 tot 15 augustus :

Werken van

WILLY BOSSCHEM

Vrije ingang - Zeedijk

Ere-Hall

Tot 3 september

« BEELDEN UIT

AFRIKA »

Foto's : H. Goldstein

Doeken : J. Mulders

Ingang : 10 F

Hoofdingang Kursaal

Banketzaal

Tot 11 september

CHINA

Tentoonstelling ingericht

door de Missies van Scheut

Vrije ingang - Petit Nice

Inlichtingen en lokatie :

Kursaal Oostende

Tel. (059) 751.11

Koninklijke

Schouwburg

Oostende

Tot 27 augustus,

iedere avond te 21 uur :

INTERNATIONAL

SHOW T. CECIL

100 - 80 - 60 - 50 F

Inlichtingen :

Koninklijke Schouwburg Oostende

Bestendige wacht op de vissershaven te Zeebrugge

Tijdens de laatste gemeente-raadszitting kwam dhr V. Depaep aan het woord en vroeg de raad om de mogelijkheid te onderzoeken om op de Zeebrugse vissershaven een bestendige wacht op te richten. Volgens dit raadslid wordt er op de vissersschepen veel gestolen. De burgerlijke wacht zou bereid zijn om deze wacht te verzekeren gedurende het ganse jaar voor de prijs van 750 F per schip. Ook buiten het stelen van allerhande voorwerpen der schepen, gebeurt het ook niet zelden bij stormweder dat de schepen losgeslagen worden en tevens bij opgaand tij veel schade oplopen.

Volgens het raadslid betaalt de stad Oostende deze wachtprijs van de vismijnrechten, zodat hij aandrang op eenzelfde stelsel.

Volgens de bestaande wetten is het evenwel zo, dat ieder reder verplicht is zijn eigen schip te bewaken, zelfs 's nachts, wat natuurlijk alleen theorie is. Niettegenstaande, de vele schaden, vertegenwoordigt het kapitaal dat in de

vissersschepen belegd is, een vrij aanzienlijk bedrag, zodat tenslotte de raad van oordeel was, inlichtingen in te winnen bij het stadsbestuur te Oostende en verder te onderzoeken.

Nota der Redactie :

Er bestaat te Oostende geen burgerwacht. Het is de politie van de vismijn, dus van de vissershaven, welke 's nachts van dienst is, welke de bewaking van de instellingen moet doen.

De haven van Oostende is echter niet te vergelijken met die van Zeebrugge, welke een tij haven is.

Te Zeebrugge zou er bestendig een politiewacht van de haven moeten zijn.

Vóór de oorlog was zulks het geval en door de vissershaven was er veel meer orde.

Nu is het op de kaai als aan de aanlegkaaien een ordeloos gedoe dat slechts kan eindigen met het aanstellen van een bevoegde dienst welke bestendig controle heeft dag en nacht.

Maar wanneer?

Dag der Zeelieden te Oostende

Zondag greep te Oostende de traditionele « Dag der Zeelieden » plaats; een plechtigheid die opnieuw druk bijgewoond werd, ook door de vele toeristen die met het topweek-end in onze stad verbleven.

Aan het stadhuis werd een optocht gevormd die zich naar het Monument der Zeelieden begaf. Aan dit monument was een altaar opgericht en hadden vier matrozen van de Zeemacht de erewacht opgetrokken. Het plein rond het monument was met talrijke vlaggen versierd en vele honderden mensen stonden daar achter de afsluitingen.

Een H. Mis werd opgedragen door E.H. Evrard, aalmoezenier van de vissers. Talrijke personaliteiten woonden deze plechtigheid bij, zo bemerkten wij : burgemeester Piers; sir Lionel Biggs, de Lord Mayor die te gast was te Oostende; kommandant Pauwels, afgevaardigde van de minister van Landsverdediging, senator Lauwereyns, volksvertegenwoordiger Claeys,

schepen Dehouck; kapitein-ter-Zee Delforge, bevelhebber van het Regionaal Maritiem Kommando; fregattenkapitein Tanghe, bevelhebber van de Logistieke Groepering van de Zeemacht, erekommodore Timmermans; dhr Stradiot, direkt-Timmermans; dhr Stradiot, direkt-Ministerie van Landbouw; de heer Verschaeve, direktieur-hoofdingenieur van de Kustdienst van Brugge en Wegen; verscheidene gemeenteraadsleden van Oostende en verder talrijke vooraanstaande figuren uit de zeevisserij- en maritieme kringen; afgevaardigden van het Zeewezen, van de staatspakket-bootdiensten, van de handelsmarine, van de jachtklubs, van de zeevaart- en zeevisserijscholen, van het Godtschalekinstituut voor oude vissers, van de Ibis, e.a.

Ook waren er dhr Porta, konsul van Monaco en vice-konsul van Denemarken, dhr Norred, zaakgelas-

tigde van het Amerikaans konsulaat te Antwerpen, dhr Gosselin, vice-konsul van Frankrijk te Oostende en dhr Lucien Decrop, konsul van West-Duitsland te Oostende.

Een scheepsklok aan een driepikkel deed dienst als schel en tijdens de konsekratie werd door een klaroen het Te Velde geblazen, terwijl de muziekkapel van de Zeemacht de plechtigheid opluisterde met passende muziek.

PLAKET

Na de H. Mis onthulde burgemeester Piers eerst een plaket welke de stad aan de voet van het Monument heeft laten aanbrengen uit erkentelijkheid voor het comité welke voor de oprichting van dit monument zorgde en waarvan de h.h. Decrop en Bauwens, gekende reders, de voorzitters waren.

Hierop had dan de traditionele bloemenhulde aan dit monument plaats. Talrijke mooie kransen en ruikers, aangebracht door leden van de folkloristische groep «De IJslandvaarders», werden er neergelegd o.m. namens de minister van Verkeerswezen, de stad Oostende, de stad Manchester, de Zeemacht, de grote rederijen, de visserijverenigingen, enz.

PUBLICITEIT IN
HET VISSERIJBLAD
DOET UW
ZAKENCIJFER
STIJGEN !

De Ibisjongens op reis

EEN MOOI GEBAAAR

Op initiatief van dhr Jan VAN-HECKE, Public Relations Officer bij de Belgian Shell Company werd door deze maatschappij, op 18 juli jl. een prachtige reis aangeboden aan de jongens van het K.W. IBIS.

Per autocar werd naar Brussel gereden waar, bij een rondtoer in de stad, de voornaamste monumenten en bezienswaardigheden werden bezocht.

Na een ontvangst en een korte filmvoorstelling in de Shell Building nabij het Cantersteen, waren de jongens te gast in het club-house «La Petite Espinette» temidden een enig mooi kader in het Zoniën-

woud. Daar werd hen een heerlijk maaltijd voorgezet en het hoeft niet gezegd, dat zij de gastvrije tafel flink eer aandeden.

Na de middag werd de reis voortgezet met een bezoek aan Miniatuur België te Eigenbrakel en aan het Panoramisch Museum en de Leeuw te Waterloo. In het club-house werd daarop andermaal de gelegenheid geboden de innerlijke mens deugd aan te doen, waarna de terugreis naar de school werd aangevat.

Deze reis groeide waarlijk uit tot een groot succes, waarvan de Ibisjongens nog lang de beste her-

inneringen zullen bewaren.

Langs deze weg danken dan ook de direktie en leerlingen de Belgian Shell Co voor dit buitengewoon edelmoedig initiatief.

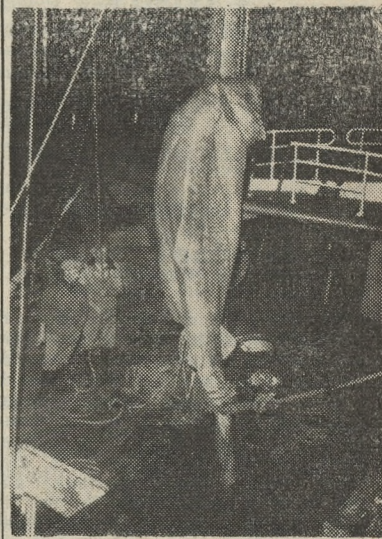
Wij menen hier een bijzonder woordje van dank en hulde te moeten aan toevoegen voor de h. Jean Vanhecke, een rasechte Brug-geling, welke steeds voor de Shell te Zeebrugge en te Oostende in de bres sprong, maar door zijn ge-negenheid voor de visserij te Zee-brugge en Oostende, veel vrienden heeft leren kennen en er steeds bij was de visserij een dienst te bewijzen.

IN OKKASIE TE KOOP : MOTOREN DEUTZ

(met klein toerental)

1 type V 4 M 436 4 cil. 225 PK
2 type T 4 M 325 4 cil. 110 PK
2 type 7 3 M 325 3 cil. 83 PK
1 type O M D 230 3 cil. 165 PK
1 type O M Z 217 2 cil. 48 PK

Deze motoren worden ver-
kocht met een belangrijk aan-
tal vervangingsstukken. Schr.
bur. blad, dat doorzendt, on-
der nr 2553V.



De O.231 bracht maandag een reusachtige apekalle binnen, die zo maar eventjes 700 kg woog. (Foto Roger)

ANKER OPGEVIST

Het Nieuwpoortse vissersvaartuig N.740 «Hoop en Moed» van Jan Desaeveer, heeft tijdens de visserij een oud-ijzeren anker opgehaald van ruim 200 kg. Het opgehaalde tuig had heel wat schade berokkend aan het vistuig. — N.

NOG STEEDS VEEL KLACHTEN NA DE MARKT

Het is niet de eerste maal dat in deze kolommen sommige praktijken die in de vismijn gangbaar zijn aan de kaak gesteld worden.

Zo is daar bv. het feit dat zich elke dag voordoet en waarbij vis die een uur voordien werd gekocht of zelfs langer, gedeeltelijk of helemaal wordt afgekeurd. Er zijn andere dingen die gebeuren als te kort in gewicht, verschil in kwaliteit, kleine tussen de grote enz. We zullen niet beweren dat alle handelaars van deze toestand profiteren, maar in elk geval zijn er enkele die er gretig van gebruik maken en te pas of te onpas de keurders roepen om een of ander te laten vaststellen. Deze mensen kunnen moeilijk anders, alhoewel ze veel te toegeeflijk zijn, dan vaststellen dat er gevijlde tongen tussen andere waren, dat er tongen van verschillende grootte bij een en dezelfde koop waren en dergelijke dingen meer.

Het is echter opvallend dat het bijna altijd dezelfde zijn die met dezelfde klachten afkomen en dat andere kopers die aan dezelfde beurt kochten geen klacht blijken te hebben. Daarom ware 't wenselijk dat het vismijnregelement voorziet dat, eens dat de vis in het pakhuis is gedaan, er geen klachten meer kunnen aanvaard worden. Desnoods kunnen enkele uitzonderingsgevallen voorzien worden, bv. wanneer er honderden bennen worden gekocht en men niet onmiddellijk alles kan controleren. Dit is echter niet het geval met tongen en platvis.

HET ONDERWIJZEND PERSONEEL IN DE ZEEVAARTSCHOLEN

BESLUIT TOT BEZOLDIGINGSREGELING

GELIJKGESTELD MET PERSONEEL VAN OPENBAAR ONDERWIJS

Door het bestuur van het Zee-
wezen en de Binnenvaart van het
ministerie van Verkeerswezen
wordt een besluit voorbereid be-
treffende de bezoldigingsregeling
van het onderwijzend personeel
van de rijksscholen voor zeevaart-
onderwijs en van de opleidings-
schepen.

Dit besluit bepaalt, dat de be-
zoldigingsregeling van het ministe-
rie van Onderwijs van toepassing
is voor het onderwijzend personeel,
dat afhangt van het ministerie van
Verkeerswezen.

De schalen voor de graden van
het onderwijzend personeel van de
zeevaartscholen zijn dezelfde als
die welke toegepast worden aan
het onderwijzend personeel van de
technische scholen, waarmede zij
gelijkgesteld zijn volgens een tabel,
die samen met het besluit zal ver-
schijnen.

Nochtans wordt de schaal van
elk der hierondervermelde graden
als volgt vastgesteld :

HOGERE ZEEVAARTSCHOOL

Kommandant van een opleidings-
schip : 138.000 tot 204.000 F na 25
jaar dienst; eerste luitenant van
een opleidingsschip : 112.000 tot
155.400 F; eerste officier-onder-
richter (dek) : 109.200 tot 152.400 F; aal-
moezener : 102.000; luitenant op "n
opleidingsschip : 88.200 tot 130.000
F; officier-onderrichter (machines)
85.200 tot 142.800 F; officier-onder-
richter (dek) 85.200 tot 126.600; op-
perkok-onderrichter : 73.000 tot
109.000 F; hoofdsteward-onder-
richter 73.000 tot 109.000; kok-onder-
richter en opperkok 62.200 tot 89.200 F;
meester-zeilmaker en bootsman :
60.000 F tot 85.200 F; kok-bakker
op een opleidingsschip : 52.800 tot
73.200 F.

ZEEVAARTSCHOOL

Kapitein 115.200 tot 158.400 F na
25 jaar dienst; eerste stuurman op
het opleidingsschip en eerste-offi-
cier-onderrichter (dek) : 109.200 tot
152.400 F; stuurman 88.200 tot
130.000 F; officier-onderrichter

(dek) 85.200 tot 128.600 F; opperkok
onderrichter (dek) 73.000 tot 109.000
F; kok-onderrichter 62.200 tot 89.200
F; bootsman (niet angescheept)
60.000 tot 85.200 F; meester-zeilma-
ker : 58.000 tot 83.200 F.

Hiermede zou aan een lang be-
staande onrechtvaardigheid een

Vrije Visserijschool te Heist

In de school ter Pannestraat had
de uitreiking plaats van de brevet-
ten aan vissers die slaagden voor
de Centrale Jury. Naar aanleiding
hiervan gaf directeur K. Ackx een
overzicht over de voorbije school-
periodes. In 1947 werd met de dag-
visserijschool van wal gestoken,
nadat de school een moeilijke pe-
riode meegemaakt had.

In totaal behaalden er reeds 369
leerlingen de brevetten voor de
Centrale Jury te Oostende. Ook de
uitslagen in het zwemmen zijn be-
vredigend en tijdens de 11 school-
jaren hebben reeds 229 leerlingen
een brevet behaald. De school ver-
overde tijdens deze wedstrijden
reeds 6 kunstplaketten en 2 maal
een Wisselbeker.

In de school is er tot nog toe een
afdeling dek geweest met 'n spoed-
kursus voor motorist van enkele
maanden.

Vanaf september a.s. zal er een
volledige motorenkursus gegeven
worden met 2 studiejaar, de jon-
gens vanaf 14 jaar worden hier
aanvaard. De lessen zijn in voorbe-
reiding tot het eksamen van ma-
troos-motorist 180 pk en motorist
tot 400 pk. De school doet een spe-
ciale oproep aan de aspirant-
schipper die dit jaar eindigden om
deze volledige cursus te volgen.

Hier volgt dan de lijst der ge-
slaagden voor de centrale jury's
gedurende het schooljaar 1960-1961
van de Vrije Visserijschool.

Schipper 1e klasse : Vantorre
Urban.

Schipper 2e klasse : De Grootte
Norbert ; De Voogt Jan ; Vlietinck
René.

Aspirant-schipper : Beernaert
Robert; Bogaert Werner; Claeys
Hubert; Creyf Jozef; De Grootte
Rafaël; Rappé Erik; Sorgeloose
Walter; Teetaert Arthur; Vantorre
Amedee; Vileyn Roland.

Kustvisser : Ghevaert Fernand.
Scheepsleerjongen : De Graeve
Georges; De Grootte Georges; Pau-
waert Robert; Rappé Omer; Snau-
waert Hubert; Vandierendonck
Walter.

Matroos-motorist : Ackx Freddy;
Lebahn Rudi; Vandierendonck De-
siré. — Z.

VERKOOP OP DE VRIJDAGEN

Vanaf deze week en dit in-
gevolge het op haring vissen
van schepen van onze vis-
sersvloot zal er in de stedelij-
ke vismijn van Oostende op-
nieuw verkocht worden op de
vrijdagen. De verkoop van ha-
ring vangt aan om 7 u. Na de
haring worden gebeurlijk de
kreeftjes verkocht en na de
kreeftjes de vis. Terzelfder-
tijd wordt de IJslandse vis
verkocht, eveneens vanaf 7 u.,
maar dit slechts op de eerste
drie dagen van de week.

TWEE UITSPRAKEN

Twee aanvaringen op zee gevolg van grote nalatigheden

AANVARING VAN DE Z.539 « ZEEMANSBLIK » MET HET BINNENSCHIP « AVISO » TE ZEEBRUGGE op 4 mei 1961

Op 4 mei 1961 rond 13 uur deed er zich in de vaargeul van Zeebrugge een aanraking voor tussen de Z.539 « Zeemansblik » en het binnenschip « Aviso », ingevolge waarvan beide vermelde vaartuigen lichte schade opliepen.

Grondige ondervraging

Na grondige ondervraging komt de Raad tot de konklusie dat, alhoewel de voornaamste oorzaak van de aanraking tussen de Z.539 en de « Aviso » dient toegeschreven aan het onklaar komen van het stuurgerei van de Z.539; betrokken schipper Vandierendonck R. zich toch schuldig heeft gemaakt aan een veronachtzaamheid in het nemen van de gepaste voorzorgsmaatregelen, die volgens het gewoon zeemansgebruik in de bestaande omstandigheden geboden waren; aldus tekort komend aan de verplichtingen opgelegd door art. 5 par. 1 van het K.B. van 22-1-1929, gewijzigd door het K.B. van 16-10-1953.

Een waarschuwing

Om die redenen, doch in acht nemend de oprechtheid van betrokken schipper in de loop van het onderzoek, alsook het feit dat hij zonder twijfel uit het onderhavig geval een zekere lering heeft getrokken, spreekt de Raad tegen de betrokken schipper Vandierendonck R. een waarschuwing uit en verwijst hem in de gerechtskosten.

AANRAKING VAN DE O.90 « PRINSES PAOLA » MET DE KAAI TE GRIMSBY op 2 december 1960

Op 2 december 1960 rond 1,30 uur deed er zich in de haven van Grimsby een aanraking voor van de O.90 « Prinses Paola » met de kaaimuur, ingevolge waarvan vermeld vaartuig schade opliep aan de voorsteven.

Uit de verslagen uitgebracht voor het Waterschoutsambt is de Raad gebleken:

1) De feiten, die zich op 2-12-1960 rond 2 uur aan boord van de O.90 hebben voorgedaan en die de aanraking van dit vaartuig met de kaaimuur vooraf gingen, kunnen samengevat als volgt:

- Even vóór 1 uur herstelde de 1e motorist Verleye P. een defekt van de hulpmotor, die nadien normaal draaide.
- Rond 1 uur gaf de 1e motorist Verleye P. de wacht over aan 2e motorist Billiaert J. en assistent-motorist Deschacht R., die allebei onder invloed van drank verkeerden.
- Rond 2 uur bespeurde 2e motorist Billiaert een lek aan de

waterkoeling van de luchtkompressor, en draaide de zeekraan dicht, teneinde de nodige herstelling gemakkelijker te kunnen uitvoeren.

Dit had voor gevolg dat de hulpmotor warm liep en stoom ontsnapte uit de koeler.

— Teneinde de elektrische verlichting te verzekeren, legde motorist de hulpmotor stil en zette de visliergroep in gang; die echter eveneens langs dezelfde zeekraan diende afgekoeld.

— Motorist Billiaert dacht er echter niet aan de zeekraan, die noch dicht stond, terug open te draaien met het gevolg dat de visliermotor eveneens warm liep en dat deze eveneens diende stilgelegd.

— Teneinde de verlichting aan boord te verzekeren, zette motorist Billiaert de hoofdmotor in gang die langs een andere zeekraan afgekoeld wordt.

— Enige minuten na 2 u. werd 1ste motorist Verleye door de stuurman Lauwereins A. verwittigd dat hij best naar de machinekamer zou gaan, omdat er daar iets niet in orde bleek te zijn.

— Toen 1ste motorist Verleye in de machinekamer kwam; stelde hij vast dat de hoofdmotor draaide, de hulpmotor stil lag en met roestig water bedekt was en dat de visliermotor ook stil lag en volledig onder stoom bedekt was.

— Teneinde de stoom uit de visliermotor te laten ontsnappen, trachtte hij het stopsel van de vergaarbak voor fris water te verwijderen, doch slaagde daar niet in en verbrandde zijn linker arm.

— Zijn koelbloedigheid en zelfbeheersing verliezend; vergat 1ste motorist Verleye de stand van de zeekraan na te gaan en schakelde hij door een verkeerd manoeuvre de schroef in.

2) De aanraking van de O.90 « Prinses Paola » met de kaaimuur is een gevolg van het inschakelen van de schroef, door 1ste motorist Verleye.

Na dhr. rijkskommissaris te hebben gehoord in zijn vordering en de betrokkenen in hun middelen van verdediging.

Na al het hierboven grondig te hebben overwogen, is de raad van oordeel dat, met betrekking tot de oorzaak van de aanraking waarvan hierboven sprake en de feiten die deze aanraking vooraf gingen, de volgende beroepsfouten ten laste van de betrokkenen Verleye P. en Billiaert J. dienen weerhouden:

1) Ten laste van 1ste motorist P. Verleye:

— De onvoorzichtigheid te hebben begaan de wacht over te geven aan personen, tussen dewelke de 2de motorist Billiaert; die onder de invloed van drank verkeerden en over al hun geestelijke vermogens niet meer beschikten.

— Mangel aan koelbloedigheid en zelfbeheersing, lichtzinnigheid in het treffen van maatregelen die hoegenaamd niet aangepast waren aan de bestaande toestand in de machinekamer.

2) Ten laste van 2de motorist J. Billiaert:

— Wetend dat hij de wacht aan boord diende te verzekeren

rond 1 u.; zich te hebben bedronken en onder de invloed van drank de wacht te hebben overgenomen.

— Niet meer beschikkend over al zijn geestelijke vermogens, nalatigheden hebben begaan die schade veroorzaakt hebben aan hulp- en liermotor en de ongelukkige tussenkomst van de 1ste motorist noodzakelijk maakten.

Vonnis

Om die redenen en in acht nemend de oprechtheid van de betrokkenen in de loop van het onderzoek, spreekt de Raad tegen betrokken 1ste motorist Verleye P. een vermaning uit en bestraft betrokken 2de motorist Billiaert J. met de ontzetting van het recht om voor 'n periode van één maand in deze hoedanigheid te varen, dit vanaf de dag van de betekening der onderhavige uitspraak.

Verwijst betrokken 1ste motorist Verleye P. in 1/5 en betrokken 2de motorist in 4/5 der gerechtskosten.

AANVARING LICHTSCHIP « SPURN » DOOR O.69

Waren de motorist en schipper bedronken ?

Hierop werd dan de zaak aangevat van de aanvaring tussen het Oostends vissersvaartuig O.69 « Sea Lady » van reder Torreborre tegen het lichtschip « Spurn », ter hoogte van de haven van Grimsby.

Als betrokkene verscheen schipper eerste klas André Vincke die als kapitein aan boord van de O.69 fungeerde. Na het rapport dat hij aflegde aan de waterschout te Oostende, bevestigd te hebben, werd de schipper aan een scherp onderhoor onderworpen waaruit bleek, dat hij op 5 juli 1960 even vóór middernacht de haven van Grimsby uitgevaren was, waar hij zijn vangst binnengebracht had.

Toen hij omstreeks 23 u. aan boord kwam, was volgens hem niemand van de vier andere bemanningsleden te zien. Zij lagen blijkbaar alle vier te slapen. De schipper wekte volgens hem de motorist en gaf hem bevel de motor aan te leggen ten einde de haven uit te varen en zee te kiezen. Hij gaf hem ook bevel de drie matrozen te wekken.

Twee der drie matrozen kwamen aan dek doch werdwen weer zonder iets te vernichten. De schipper stond helemaal alleen op de brug, aan het roer, toen hij de sassen van Grimsby uitvoer en zee koos. Even buiten de haven trok hij tweemaal aan de bel ten einde de matrozen te roepen en een van hen aan het roer te zetten doch niemand kwam boven. Nadat hij zo wat een uur gevaren had en op zee amper 1 km van het lichtschip genaderd was, heeft schipper Vincke het roer vastgelegd met een koord, de brug verlaten en is naar het dek gegaan om de zeekaarten te gaan halen. Nog vóór hij terug was, gebeurde de aanvaring met 't lichtschip. Toen sprongen twee matrozen uit hun kooi aan dek. Dit is de vertelling van de schipper.

Schipper Vincke kon geen antwoord geven, toen hem gevraagd was hoe het mogelijk was dat hij

alleen de sassen en de haven van Grimsby uitvoer zonder er voor gezorgd te hebben, dat ten minste een van zijn mannen naast hem stond om het roer over te nemen. Op een vraag waarom hij na de haven uitgevaren te zijn, dan niet naar beneden gegaan is om iemand te wekken en op wacht te zetten, verklaarde hij dat hij zulks niet durfde om het roer niet alleen te laten. Doch na een uur varen en toen hij amper 1 km van het lichtschip was gekomen, heeft hij zulks toch gedaan en toen is de aanvaring gebeurd.

Volgens de schipper was de schade aan het lichtschip gering — de raad deelde hem mede dat naderhand gebleken is, dat de schade aan 't lichtschip 125.000 F bedroeg, zonder de kosten van het binnenvaren in de haven te tellen. Hij had een van zijn matrozen aan de mannen van het lichtschip laten vragen of het erg was en nadat geantwoord was dat er slechts een kleine buil veroorzaakt was, is hij doorgevaren zonder zelfs de identiteit van zijn vaartuig kenbaar te maken. De raad verweet hem dat hij zelf als gezagvoerder geen contact genomen had met de kapitein van het lichtschip en zulks door een van zijn matrozen had laten doen.

Na de aanvaring is de motorist nooit uit zijn kooi gekomen, hoewel de keerkoppeling van de O.69 helemaal stukgeslagen was. Met zwaar beschadigde keerkoppeling is hij zonder assistentie van zijn motorist naar de thuishaven gevaren. Na lang en hard aandringen antwoordde schipper Vincke op de vraag waarom de motorist niet ter hulp gekomen was, dat deze mischienen gedronken had.

De rijkskommissaris vroeg aan de raad om ook de andere bemanningsleden in ondervraging te nemen zodat de zaak hierop verdaagd werd tot een volgende zitting.

DE AANVARING TUSSEN DE Z.222 EN DE Z.412

Tot besluit van de zitting werd de ondervraging aangevat van de betrokkenen in de aanvaring van de Z.222 en de Z.412. Als getuigen verschenen matroos Delanghe, die op het ogenblik der aanvaring de wacht had aan boord van de Z.222 en matroos Savels, die de wacht had op de Z.412. Schipper Vantorre die eveneens als betrokkene was gedagvaard, was niet aanwezig en zal eveneens op een volgende zitting werden gehoord.

De plicht van de Waterschouten ERNSTIGE NALATIGHEDEN BIJ SCHIPPERS

De Onderzoeksraad heeft in de laatste twee jaar meer en meer ernstige nalatenschap van schippers en motoristen moeten vaststellen, welke meestal het gevolg zijn van het aandoen van vreemde havens en het in fel bedronken toestand terug aan boord komen om dan onmiddellijk de haven te verlaten.

Dit heeft reeds zeer zware stoffelijke schaden met zich gebracht voor reders en verzekeringen. Het komt ons voor dat de betrokken bevoegde overheid maar al te lichtzinnig daarover heen gaat en dat zelfs in verschillende gevallen correctionele vervolgingen te veel achterwege blijven.

Men schijnt maar al te gemakkelijk de zware verantwoordelijkheid van schippers en motoristen over het hoofd te zien en hun lichtzinnigheid wordt niet streng genoeg gestraft.

(vervolg bladz. 11)

De visserij en sommige dagbladen of van objectiviteit gesproken

We hebben in de laatste weken in «Het Laatste Nieuws» verschillende Parlements vragen gelezen, uitgaande van senator Lahaye, waaruit we een aanval in regel van bepaalde zijde ontzettend, tegen de huidige regeling van de opvangregeling konden waarnemen.

«Het Laatste Nieuws» heeft de pretentie steeds zeer objectief te zijn. Of sommige van zijn redacteuren aan de Kust en vooral deze van Zeebrugge, Brugge, het ook zijn, hebben we reeds verscheidene malen kunnen vaststellen.

Thans is echter inzake deze gestelde vragen gebleken dat ze volledig uit hun verband gerukt werden en dat al wat tegen de rederscentrale zou kunnen pleiten, opgenomen werd, maar de rest achterwege werd gelaten, welke de zaken wijzigt.

«Het Laatste Nieuws» moest ook **verplicht** worden het antwoord van de Rederscentrale integraal op te nemen, waar ze de eerste maal slechts een gedeelte van de brief overnam.

Dit dagblad, of sommige van zijn redacteuren schijnen alleen een werktuig te zijn in de handen van enkele mensen, die de Belgische visserij in hun eigen belang, liever

zouden zien te loor gaan. En dan durft dit blad van objectief zijn, spreken.

Deze twee staaltjes hebben aangevoeld wat dit blad door objectief zijn, verstaat. Als het zo is dat **men zijn** lezers inlicht, dan moeten zekere journalisten een treurige geestesgesteldheid bezitten.

NIEUWE REGELING IN DE GARNAALMIJN

Sedert een paar weken is in de stedelijke garnaalmarkt langs de visserskaai een nieuwe regeling van kracht geworden. Voortaan moet de kleinste hoeveelheid garnaal eerst verkocht worden en niet meer de grootste zoals vroeger. Nu was het wel zo, dat een koper wanneer hij toesloeg op een ben van 25 kg bv. en er stond een van 20 kg, hij ook deze laatste mocht nemen. Veel is er dus niet veranderd, alleen is er een reglement méér en daar was tot dan toe ook geen gebrek aan. Een week zonder nieuw reglement wordt in de vismijn bijna ondenkbaar.

SCHADEGEVALLEN uit ZEEBRUGGE

— De Z.802 Fernand Gevaert was ter visserij toen de kor in het schroef terecht kwam. De Z.478, schipper Willy Rotsaert sleepte de Z.802 naar de thuishaven.

— De Z.432 schipper Leon Demunter was op de terugreis toen tengevolge van de storm een hevige schok door het vaartuig ging. Hierbij werd het kompas uitgelicht en kwam op het dek terecht.

— De Z.809 schipper Marcel Van Torre kreeg een zware zee op het achterschip waardoor het bezaanzeil losgescheurd werd en over boord verloren ging.

— De Z.733 schipper Leon Elias lag gemeerd in de vissershaven toen tengevolge van de storm het landvast voor loskwam, waardoor het vaartuig begon rond te draaien. Tengevolge een ruk op het achterlandvast werd de reling langs stuurboordachter over een lengte van 3,5 m gespleten, de stuurboordachterbolter werd ontzet.

— De Z.56 lag gemeerd in de vissershaven en leed schade door een Frans vissersvaartuig die langs zij kwam aanleggen. Met het schroef werd een stalen kabel van de Z.56 afgeslagen waardoor 2 ankers en de ketting verloren gingen.

— De Z.550 schipper Albert Pauwaert lag gemeerd op de kuisbank toen men vaststelde, dat er een barst was in de cilinderblok.

— De Z.514 schipper Jaak Claeys lag gemeerd in de vissershaven toen het schade opliep door onbekenden. De reling langs bakboordzijde werd gebroken.

— De Z.438 schipper Arthur Dob-

bels was ter visserij toen het vaartuig motondefekt opliep. Bij naziicht stelde men vast dat de afkoelingswaterpomp defekt was. De schipper riep de hulp in van de Z.555 schipper Albert Moens die het vaartuig opsleepte naar de thuishaven.

— Janssens Charles, schipper van de Z.93 kreeg een prik van een vis in de linkermiddenvinger, waardoor hij zich door een dokter diende te laten verzorgen.

— Schipper Ackx Victor van de Z.501 kwam bij het wegzetten van de kor gekneld tussen de kor wegens het breken van de rem van de windas, waarbij hij erge kwetsuren opliep aan de rechterpink en ringvinger.

— Gerard Vanden Briele matroos van de Z.460 kreeg een prik van een vis in de rechterhandpalm.

— Gerard Ackx, schipper van de Z.408 gleed uit bij het slingeren van het vaartuig, waarbij hij een zware verstuiking opliep aan de linkervoet.

— René Cattoor matroos van de Z.545 kwam met de linkerwijsvinger gekneld tussen de reling en de visplank, waarbij hij erg gekwetst werd.

— Maurice Van Massenhove matroos van de Z.467 gleed uit aan dek bij het slingeren van het schip, waarbij hij met de borstkas op de lier neerviel, waarbij hij erge kwetsuren opliep aan de borstkas met breuk van drie ribben.

— Eugene Savels, schipper van de Z.435 bezeerde zich aan de linkerbovenarm bij het rondraaien van het stuurwiel.

VERMINDERING VAN HET INVOERRECHT OP VISMEEL

In ons blad van 17/3 jl. maakten wij gewag van het instellen van een bijzonder recht bij de invoer van vismeel en vismeelpoeder. Een invoertaks ten belope van 2 F per kgr werd inderdaad in voege gebracht ingevolge het ministerieel besluit van 9 maart 1961.

Wij konden ons hierom ten zeerste verheugen.

De peruviaanse invoer van vismeel aan dumpingprijzen en in overgrote hoeveelheden had immers ook de Belgische markt zodanig gedrukt, dat de vismeelfabrikanten zich verplicht zagen de prijs voor de grondstoffen tot slechts 0,10 F per kg terug te brengen.

Onmiddellijk na het heffen van het bijzonder recht op de invoer van vismeel konden hogere basisprijzen bekomen worden voor de visafval en de aan de vismeelfabrikanten toegekende hoeveelheden opgevangen vis.

Meer speciaal in verband met de opvangregeling was zulks van grote betekenis voor wat de valorisatie van de opgevangen hoeveelheden betrof. De wederafnameprijs was momenteel 0,70 F per kg en de prijs van 1 F werd in het vooruitzicht gesteld. Men kan gemakkelijk begrijpen dat in het kader van de opvangregeling, door een hogere wederafstandsprijs van de vismeel, de visser/reder een welgekomen verdienste in de hand werd gespeeld.

Bij Ministerieel besluit nu van 17-7-61, werd deze invoertaks met 50 t.h. gereduceerd met ingang

van 28-7-61, zodat het recht nog slechts 1 F per kg bedraagt.

De hoop om nu nog 1 F te bekomen voor de grondstof van de vismeelfabrieken valt aldus in het water en de visser-reder is onrechtstreeks weerom het slachtoffer van deze maatregel, gezien een hogere wederafname prijs van het opgevangen produkt door deze mijverheden nu wel niet meer zal kunnen bekomen worden.

Gelukkig blijft de opvangregeling in voege zoals ze was.

Geslaagd als Radar Technieker

We vernemen met genoegen dat de heer Depoorter Gustaaf, zoon van de heer Depoorter, rekenplichtige en bureelhoofd bij de Zeevisserijdienst te Oostende, geslaagd is als Radar Technieker.

Vorig jaar was hij in de Zeevaartschool reeds geslaagd als radio-officier 2e klasse. Thans had hij zich als technieker in radar gespecialiseerd en kon hij onmiddellijk als zodanig aan boord van de «Eli-sabethville» in dienst gaan.

Aan deze knappe kracht onze beste gelukwensen.

DE NIEUWPOORTSE HAVEN VERRIJKT

Donderdagnamiddag deed de O.806 zijn nieuwe thuishaven Nieuwpoort aan, waar 't voortaan zal varen voor rekening van schipper Roger Plaetevoet van Nieuwpoort, die terug de visserij heeft aangevat, na vier jaar vishandelaar te zijn geweest.

Zijn heimwee naar de zee was te groot, zodat hij zich aan zijn nieuw beroep niet kon gewonnen.

Wij wensen de haven van Nieuwpoort en zijn reder-visser, behouden vaart en mooie vangsten.

Als scheepsbouwkundig ingenieur geslaagd

Met uiterst veel voldoening delen we mede dat dhr Roland Beyen onlangs in de hogeschool te Gent het diploma bekomen heeft van scheepsbouwkundig ingenieur. Het is ons dan ook bijzonder aangenaam onze warmste gelukwensen aan de nieuw gepromoveerde ingenieur toe te sturen.

Dhr Beyen is een rasecht Oostendenaar en daarbij de zoon van een welbekende en zeer goed befaamde vissersfamilie.

Vader Beyen verloor het leven tijdens een zeemijnontploffing. We dienen hier ook mevrouw Beyen te feliciteren die, als weduwe, dank een ijzeren wil, haar zoon een zeer degelijke opvoeding en opleiding heeft geschonken. Aan dhr Roland Beyen wensen we als ingenieur een mooie loopbaan en een grote toekomst.

oostendse markt en vismijnecho's

Iets ruimere visaanvoer in vergelijking met de voorgaande week. De prijzen waren voor sommige soorten wel iets beter, zij het dan dat de prijsstijging nog zeer gering blijft, hetgeen trouwens normaal is.

Voor het eerst dit seizoen kregen we volle haring op de markt en dit door 2 schepen, iets wat de laatste jaren zelden is voorgekomen. De vangsten waren goed zodat in visserskringen gehoopt wordt op een beter haringseizoen dan de vorige jaren. Ondertussen werd de aangevoerde haring goedkoop verkocht terwijl de makreel die in veel geringe hoeveelheid op de markt kwam ook maar lusteloos werd gekocht.

Voor de IJslandse soorten bleven de prijzen op een peil dat moeilijk als goed kan bestempeld worden aangezien met een vangst van 3.000 bennen, een ware zeldzaamheid tegenwoordig, nog geen miljoen kan besomd worden. De prijs per kg is dus praktisch ongewijzigd gebleven, hetzij rond de 6 F. Voor andere dan IJslandse soorten werden bevredigende prijzen betaald, uit-

genomen voor rogvarianten waarvoor het blijkbaar te warm was.

De opbrengsten waren afwisselend renderend en te laag, dit naar gelang de schepen er in gelukten grote of kleine vangsten aan te voeren. De hoogste opbrengst was in de voorbije week voor de O.90 «Paola» die voor een vangst van 2.950 bennen 935.000 F besomde.

De kustvissers deed het in de afgelopen week bijzonder goed. Niet alleen werd er veel garnaal gevangen, deze werd ook goed verkocht. De visvangers kenden eveneens een mooie week aangezien ook deze schepen regelmatig konden uitvaren in tegenstelling met verleden week toen enkele dagen moest gerust worden. Tot nu toe zijn de resultaten van de garnaalvissers tijdens de maand juli merkkelijk beter dan de vorige jaren hetgeen hopelijk van blijvende aard zal zijn.

De totale aanvoer die werd aangevoerd door 51 vaartuigen bestond uit 11.340 bennen vis, 90.000 kg haring, 15.000 kg makreel, 26.500 kg kreeftjes en 21.350 kg tongen bracht 6.951.722 F op.

8 IJslanders, hetzij één minder

dan verleden week, brachten toch even veel vis binnen terwijl ook de kreeftenaanvoer op peil bleef. Toch werden de kreeftjes iets duurder verkocht en dit doordat er van er van de andere visgronden niet zo veel binnenkwamen. De best verkochte vissoorten waren koolvis, grote schelvis en blauwe leng. Ook zeewolf viel nog in de smaak terwijl daarentegen kabeljauw, gullen rode zeebaars en kleinere schelvis goedkoop bleven. De prijs bleef gemiddeld even boven de 300 F per ben, wat wel zo ongeveer de laagst mogelijke prijs moet zijn. De opbrengsten waren voor al deze schepen op één na renderend, dank zij de grootte van de vangsten.

Noordzeevis werd dit keer op de drie verkoopdagen van de week aangevoerd. Maandag was er heel wat haring die moeilijk verwerkt werd. Lage prijzen voor deze haring evenals voor makreel. Witte kabeljauw was tamelijk duur voor deze tijd van het jaar. De kleine vissoorten waren goedkoop. Renderende en minder goede uitslagen die variëren van 272.000 F voor de O.124 naar 113.165 F voor de O.278.

Witte kabeljauw was woensdag het duurst. In totaal 1.170 bennen vis, 90.000 kg haring en 15.000 kg makreel van deze visgrond.

Zes kanaalschepen brachten redelijk grote vangsten op de markt zodat van deze visgrond alle opbrengsten bevredigend waren. Een paar grote tongenvangsten gaven de hoogste uitslagen. De specifieke kanaalsoorten waren peperduur en hier moeten vooral schotse schol en staartvis worden vermeld. De hoogste uitslag was hier voor de Z.405 die 183.000 F bereikte, de minste voor de O.254 die toch ook nog 100.290 F bereikte.

Negentien westschepen brachten 1305 B. vis aan en 4650 kg tong op de markt. Westvis was goedkoop vooral roggen en dit op de 3 verkoopdagen. Deze schepen konden dan ook tot geen renderende uitslagen geraken behalve dan een paar die grote tongenvangsten aanvoerden. De hoogste uitslag was de N.710 met 64.000 F.

Zeven kreeftenputters voorzagen de markt van 335 B. vis, 2.500 kg tong en 10.300 kg kreeftjes. Deze kreeftjes waren woensdag het duurst zodat die dag ook de minst slechte uitslagen werden geboekt. Platvis daalde in prijs naarmate de week vorderde.

Slechts twee vangsten van de Noord een met bijna uitsluitend gullen die spotgoedkoop waren en een met tongen die hierdoor een renderende reis lukte. De hoogste opbrengst was voor de Z.540 die 127.080 F besomde. De drie witte Bankers deden het niet bijzonder goed, daarvoor waren de vangsten tong te klein of waren er te veel kleine tongen bij de vangst. Tongen kregen een lagere prijs dan verleden week terwijl tarbot op hetzelfde hoge prijspeil bleef. Tenslotte nog een vangst van de Oost die te klein was om renderend te zijn te meer dat ze woensdag werd aangevoerd toen de platvisprijzen het laagst waren.

ZATERDAG 22 JULI

Witte Bank		Tongen	
Z.547	13	40	2400 110.160
Kreeftenput		Tongen	
Z.549	10	60	300 95.010
		Kreeften	
		1800	
Z.417	10	40	2100 75.140
		Tongen	
Z.25	10	40	400 83.170
		Kreeften	
		1800	
Z.554	10	50	300 85.860
		Kreeften	
		1500	

MAANDAG 24 JULI

IJsland		Kreeften	
O.215	18	250	4200 152.220
O.316	22	1700	529.743
Noordzee		Haring	
O.124	16	200	50.000 272.590
O.335	11	50	40.000 265.590
		Makreel	
		5.000	
Witte Bank		Tongen	
O.218	15	25	1700 84.510
West		Tongen	
N.722	8	75	100 56.290
N.715	8	50	300 38.760
N.763	8	100	150 64.840
N.701	7	70	300 49.450

MARKTBERICHTEN OOSTENDE

	22-7-1961	24-7-1961	25-7-1961	26-7-1961
Tongen, grote — Sole, grosse	62,40-79,—	64,—73,—	63,20-65,—	58,60-66,80
3/4 tongen — 3/4 sole	63,—68,—	71,40-72,—	63,60-66,—	64,—68,—
Bloktongen — Sole moyenne	61,50-67,—	59,80-67,—	61,40-66,—	62,—67,20
Voor-kleine — Toute petite	49,20-53,—	48,40-60,—	51,20-51,60	47,—55,—
Kleine — Petite	28,20-30,40	27,80-36,20	27,20-35,—	33,—40,—
Tarbot, groot — Turbot, gros	45,—50,60	46,—	44,—50,—	45,—55,20
Middel — Moyenne	24,50-31,—	29,—37,20	32,—	39,80-44,—
Kleine — Petite	.....	.....	19,—22,—	19,—33,—
Griet — Barbue	.....	.....	.....	.....
Middel — Moyen	.....	.....	.....	.....
Kleine — Petit	.....	.....	.....	.....
Schol — Plie	.....	.....	.....	.....
Grote iek — Grosse	.....	.....	17,60	14,—15,80
Kleine iek — Petite	.....	.....	19,20	9,—16,60
Iek 3e slag — 3e sorte	12,—14,—	.....	19,20	11,80-15,—
Platjes — Toute petite	8,—9,—	.....	11,20-16,60	8,50-13,—
Schelvis grote — Aiglefin, gros	4,—	8,80	7,—	4,—5,60
Middel — Moyen	.....	.....	.....	11,—16,—
Kleine — Petit	.....	11,—	9,—	7,—
Heek, grote — Merlu, gros	.....	3,60-5,—	3,—5,60	6,—9,—
Middel — Moyen	.....	15,—	.....	19,80-25,40
Kleine — Petit	.....	9,—11,—	.....	8,—13,—
Rog — Raie	.....	3,—6,80	.....	4,20
Rode poon — Perlon	.....	6,—12,—	6,—14,30	4,—13,50
Grauwe poon — Grondin	.....	.....	.....	8,—14,—
Kabeljauw — Cabillaud	12,50-16,—	4,—	3,—	1,30-8,40
Gullen — Petit cabillaud	4,20-7,—	12,20-15,—	10,—17,80	14,80-20,60
Hozemondhamme — Baudroie	.....	4,20-11,40	5,—9,—	8,—15,80
Wijting — Merlan	.....	33,50-34,60	37,—42,30	24,—32,80
Schar — Limande	3,—6,50	4,40	3,20-4,40	3,—5,40
Steenholk — Sole limande	.....	.....	7,80-8,80	9,—11,—
Zeehaai — Aiguillat	.....	11,50	14,60-15,20	16,—19,60
Hondshaai — Rousette	.....	4,30-8,—	6,—8,—	7,—7,50
Arend (Pieterman) — Gr. vive	.....	6,30	3,50-4,—	4,—5,50
Makreel — Maquereau	.....	4,20-5,—	4,—4,40	.....
Horsmakreel — Saurel	.....	.....	.....	.....
Rode knorhaan	.....	.....	.....	.....
Keilrog — Raie radiée	.....	.....	4,—16,—	4,20-17,—
Zeekeeft — Langoustine	15,—32,—	14,60-19,40	9,60-19,40	7,80-21,—
Schaat — Flotte	.....	.....	15,60-24,30	15,60-34,—
Zeebaars (klipv.) — Aigle de Nor.	.....	8,—15,20	.....	.....
Lom — Brosme	.....	.....	8,—9,80	.....
Kongeraal — Congre	.....	.....	6,60	.....
Leng — Lingue	.....	23,80-31,—	.....	4,—8,50
Schartong — Cardine	.....	4,—6,—	.....	.....
Volle haring — Hareng	.....	.....	.....	15,40-33,20
IJle haring — Hareng guai	.....	.....	.....	.....
Haringshaai — Latour	.....	3,—	3,40	.....
Steenholk — Tacaud	.....	31,50-52,—	36,—56,—	.....
Heilbot — Flétan	.....	8,80-9,—	9,20	3,—
Koolvis — Colin	.....	.....	73,—	41,—52,—
Steur — Esturgeon	.....	.....	10,—	.....
Zeewolf — Loup de Mer	.....	.....	16,—	.....
Pollak — Lieu jaune	.....	.....	.....	5,—10,—
Zonnevis — St Pierre	.....	.....	42,20	4,80-12,—
Koningsvis	.....	.....	.....	21,—34,—
Hondstong — Plie cynoglosse	.....	4,—10,20	.....	.....

O.147	8	40	300	44.860
DINSDAG 25 JULI				
IJsland				
Kreeften				
O.90	22	2950	—	935.876
O.108	18	520	2400	287.210
O.269	18	700	600	318.530
O.231	18	350	4000	249.815
Noordzee				
Makreel				
O.333	17	450	9000	215.645
Kanaal				
Tongen				
Z.562	16	80	3800	170.298
Z.405	15	80	3000	183.910
O.277	12	60	—	41.190
West				
O.327	6	20	700	53.860
O.185	8	40	400	40.850
O.184	8	40	500	43.340
O.267	7	120	—	58.840
N.710	10	90	200	64.220
WOENSDAG 26 JULI				
IJsland				
Kreeften				
O.237	17	500	—	181.330
Z.212	17	400	5000	288.600
Noordzee				
Makreel				
O.305	15	270	1000	179.710
O.278	13	200	—	113.165
Kanaal				
O.348	12	250	—	121.020
O.151	15	200	500	136.530
O.254	11	150	300	100.290
Noord				
O.345	11	150	—	46.840
Z.540	11	120	800	127.080
Kreeftenput				
Tongen				
O.191	11	35	200	84.960
Kreeften				
2000				
Tongen				
Z.443	7	70	500	79.180
Kreeften				
600				
Tongen				
Z.488	9	40	800	66.800
Kreeften				
500				
West				
Z.558	8	80	400	63.385
O.196	5	70	—	27.790
O.346	8	100	—	37.470
O.77	5	40	—	26.410
O.148	7	80	200	58.935
N.762	5	100	200	58.755
N.761	6	50	300	40.600
O.15	6	40	600	31.080
O.349	8	100	—	38.290
Witte Bank				
O.156	14	25	1400	78.720
Oost				
Z.510	8	60	300	49.030

STEEDS MEER KOPERS

Nu de periode van het vernieuwen der koperskaarten weer omzeggens voorbij is, zal blijken dat er weer ettelijke kopers zijn bijgekomen. Dit wil zoveel zeggen als dat het risico van de visafslagers weer is toegenomen. Dit maakt echter de rekening van de stad niet die steeds meer mensen zedelijk verplicht zich een koperskaart aan te schaffen. Immers, sedert de vismijn privaats domein is geworden, heeft eenieder die wettelijk minstens één keer naar de vismijn komt, er alle profijt bij zich zulke kaart aan te schaffen. Wanneer hij dit niet doet, is hij immers gehouden een toegangsrecht te betalen dat per dag 20 F beloopt. Er zijn welgeteld 52 weken in een jaar wat neerkomt op een toegangsrecht van ten minste 1.400 F. In dit geval mag hij maar eens per week naar de vismijn komen. En welke koper doet dat? Meer kopers dus meer namen en meer mogelijkheid tot vergissingen. Vooral dat het er nogal ordelijk toegaat tijdens de verkoop. De laatste tijd is hier echter wel enige verbetering ingetreden, maar dit zal wel komen doordat er de laatste weken niet meer zo veel kopers naar de vismijn kwamen. Het is nu immers de kalmste pe-

riode van het ganse jaar. Toch blijkt dat de meesten nog altijd bitter weinig ontzag hebben voor bepaalde werkeersbepalingen tijdens de verkoop.

Er wordt met auto's gereden waar het eigenlijk verboden is. Bromfietsen doen er nog 'n schepje bij de laatste tijd. Al het lawaai wordt daarenboven nog eens ekstra weerkaatst waaruit de slechte bouw van de vismijn elke dag blijkt. Niet alleen is er een zeer slechte akkoustiek, maar de handelaars die hun pakhuis huren langs de kant van de verkoop hebben geen beetje licht, tenzij ze 'n glazen dak laten steken. Dat ze geen licht hebben, is echter wel gedeeltelijk hun schuld toen ze beweerden dat ze de markt moesten kunnen zien. Nu dat kunnen ze, tenminste als de verkoop vlak tegenover het pakhuis plaats heeft. Wat ze er echter aan hebben de markt te kunnen zien door het venster is niet heel klaar. Om te kopen moet je toch naar beneden. Uit dit alles moge blijken, dat het er in de Oostendse vismijn ver van volmaakt aan toe gaat.

IETS DUURDERE KREEFTJES

Zaterdag waren 5 schepen aan de afslag, 4 van de Kreeftenput en 1 Witte Banker. De vangsten waren groter dan deze welke verleden week gebracht werden waardoor ook de opbrengsten gunstiger waren en wel als bevredigend kunnen aanzien worden.

De kreeftenvangsten bevatten van 60 naar 80 bennen en werden duurder verkocht dan vorige week. De grote soort noteerde tot even boven de 900 F hetgeen zeker goed mag genoemd worden vooral dat er in de voorbije dagen al veel kreeft was aangevoerd. De vangsten vis waren niet zo groot maar bevatten bijna allemaal dure soorten als tong, tarbot en platvis. Wijting was goedkoop en vond weinig belangstelling bij de kopers. Voor tarbot werd tot even boven de 50 F betaald. Tongen waren niet zo duur als verleden week, vooral de kleinere sorteringen niet. Dit kwam vooral doordat de Z.547 nogal een flinke partij kleine tong in de afslag zette.

De opbrengsten waren nogal bevredigend vooral dat de schepen korte reizen maakten en dus niet zoveel kosten hadden. Voor de witte banker, de Z.547 werd een besomming van 110.160 F genoteerd. Hiervoor werd een vangst vis van 50 bennen en een vangst tong van van bijna 2500 kilo gelost. Daar deze tongenvangst echter bijna vooral was samengesteld uit kleine en achter/kleine sortering liep de opbrengst niet zo hoog als verwacht al werd dan wel een renderend cijfer bereikt. De duurste tongen noteerden tot 79 F de goedkoopste soorten varieerden van 20 tot 27 F.

De kreeftenvaarders boekten uitslagen die varieerden van 75.140 F voor de Z.417 naar 95.010 F voor de Z.549.

MAANDAG : IJSLANDVIS EN HARING

Een specifiek zomerse maandmarkt zowel wat prijzen als wat aanvoer betreft. Dit keer was er echter toch ook iets dat er anders niet dikwijls is en wel volle zomerharing. Deze werd gebracht door twee schepen van verschillende rederijen waardoor in totaal zo wat 1800 bennen op de markt waren. De vangsten waren dus nogal gunstig en laten een verdere haringjacht voorzien. Misschien wordt het dit jaar nog eens een goed haringjaar. In elk geval zul-

len daarvoor eerst de prijzen moeten verbeteren al hebben ook de handelaars geen ongelijk als ze zeggen dat ze wel hadden mogen verwittigd worden dat er op haring werd gevist en men dus deze aanvoer kon verwachten.

Waren de haringprijzen dus laag, de visprijzen waren het eveneens en dan bijzonder deze voor de IJslandse soorten. Geen enkele van deze soorten werd duur verkocht, maar koolvis kreeg wel bevredigende prijzen, dit dank zij de uitvoermogelijkheden. De gemiddelde prijs voor IJslandse vis was dit keer toch nog boven de 300 F per ben hetgeen anders de maandag nog lager is. Neiging tot verbeteren? We geloven het niet, alleen werd er minder kabeljauw en gullen gebracht en meer rode zeebaars, koolvis en schelvis.

De opbrengsten waren voor enkele schepen bevredigend, voor de meeste was het een verliesreis. De beste uitslagen waren voor de haringsschepen die 272.000 F en 265.000 F bereikten, dit voor de O.124 en de O.335, de laatste echter na een merkelijk kortere reis. Voor de IJslanders was het weer niet genoeg want de O.215 bereikte slechts 152.000 F terwijl de O.316 er 529.000 F uithaalde. De westschepen boekten opbrengsten die varieerden van 38.760 F voor de N.715 naar 64.840 F voor de N.763. Roggen werden goedkoop verkocht en kregen als topprijs 600 F. Voor keels werd tot 900 F betaald, dus toch iets beter dan verleden week. Tongen en tarbot bleven duur, ze werden zeer weinig aangevoerd. Kreeftjes, al waren het dan IJslandse, kregen opnieuw tot 800 F, dus de prijs van de Kreeftenput-kreeftjes van de verleden week. Tenslotte was er ook nog een Witte Banker die voor een vangst van ongeveer 30 bennen vis en bijna 2.000 kg tong 84.000 F noteerde. De kleine tongen die het overgrote deel van de vangst uitmaakten, bleven onder de 30 F per kg, alleen de grootste soorten bleven duur en bleven tot 70 F bereiken.

DINSDAG : BEVREDIGENDE UITSLAGEN

De tweede verkoping was in zekere zin gunstiger dan de eerste maar dan enkel doordat er grotere vangsten werden aangevoerd. De prijzen bleven zoal op hetzelfde lage peil van de maandag met sommige soorten nog goedkoper. Dit was onder meer het geval met de tongen waarvan er dinsdag een 8.000 kg werden gebracht maar dan hoofdzakelijk kleine sortering. Deze haalden dan ook geen 30 F per kg. Tarbot bleef wel duur evenals staartvis die weer tot boven de 40 F noteerde.

IJslandse vissoorten waren verder goedkoop met enkele soorten toch iets beter verwacht. Schelvis was zelfs duur, de grote soort dan, kleine sortering was steeds goedkoop. Rode zeebaars haalde ongeveer dezelfde prijs als maandag, terwijl koolvis duurder was. De opbrengsten die dinsdag door de IJslanders werden bereikt mogen alle renderend genoemd worden. Ze varieerden van 249.815 F voor de O.231 naar 935.876 F voor de O.90. Dit laatste vaartuig loste echter bijna 3.000 bennen vis waarmee we maar willen aantonen dat de gemiddelde IJslandse prijs steeds even laag is. Het zijn echter de resultaten die tellen, hoe ze ook bereikt worden.

Een Noordzeevangst die door de O.333 werd gebracht en nogal omvangrijk was. Hierdoor kon dan ook een renderende uitslag bereikt worden ook al werd het een lange

reis. Makreel was goedkoop als gewoonlijk; de prijs werd opgehouden door diepvriesinstellingen waardoor nog 200 F per ben werd bekomen. Voor speciaal verzorgde makreel en haring was de belangstelling al even gering als voor de andere. Makreel in kisten werd 40 F duurder betaald en dit zal dan wel voor de kist geweest zijn. Haring in vaatjes noteerde 380 F, het vatje inbegrepen. De opbrengst beliep 215.645 F nadat voor witte kabeljauw tot 890 F was betaald. Kleine vis was eerder goedkoop.

RENDERENDE KANAALREIZEN

Twee schepen kwamen met een grote tongenvangst van het Kanaal en konden hierdoor renderende opbrengsten boeken. Tongen noteerden dalende prijzen waarbij voor de grote sorteringen nog wel hoge prijzen betaald die tot rond de 65 F bedroegen. De kleine en achterkleine soorten kregen respectievelijk 30 en 20 F. De opbrengsten waren echter renderend en varieerden van 170.298 F voor de 562 naar 183.910 F voor de Z.405. De vijf Westschepen lukten bevredigende uitslagen met deze van de O.267 als hoogste 58.840 F en deze van de O.185 als laagste 40.850 F. Grotere tongenvangsten dan maandag en minder roggen die evenwel nog goedkoper waren.

WOENSDAG : VEEL SCHEPEN DALENDE MARKT

De laatste verkoopdag van deze week bracht het grootste aantal schepen op de markt hierdoor was de aanvoer nogal groot en dit op tamelijk onverwachte wijze. De visprijzen waren over het algemeen lager dan de vorige verkoopdagen al waren er wel enkele die duurder waren dan maandag en dinsdag. Bij deze moet witte kabeljauw gerekend worden die woensdag ook van betere kwaliteit was dan de vorige dagen en aldus tot even boven de 1.000 F noteerde. De kabeljauw in bennen kreeg tot 800 F zodat de Noordzeeschepen wel renderende reizen lukten. Ook de vangst haaien die de O.305 loste werd duur verkocht.

Voor de IJslanders was het niet zo goed als de vorige dagen en dan vooral niet voor de O.237 die met een opbrengst van 181.330 F moest tevreden zijn. Voor de Z.212 was het beter maar dit schip loste ook een vangst kreeftjes van bij de 200 bennen. Deze kreeftjes waren goedkoper dan de vorige dagen maar noteerden toch nog even boven de 600 F. De uitslag beliep voor dit schip 288.600 F. De vis van deze grond kreeg eveneens hogere prijzen dan de voorgaande verkoopdagen.

DURE KANAALVARIANTEN

Drie schepen van het Kanaal met goed gevarieerde vangsten. Schotse schol noteerde boven de 30 F terwijl staartvis boven de 40 F kreeg. Ook heek of mooie meid was duur zodat deze schepen wel tot renderende uitslagen kwamen met opbrengsten die schommelden van 100.290 F voor de O.254 naar 136.530 F voor de O.151. Niet zo goed. Van deze visgrond kwamen woensdag nog negen schepen en dit was wel wat veel. Vooral roggen werden in de voorbije week al veel gebracht zodat het bijzonder deze soorten waren die zeer goedkoop verkocht werden. De uitslagen varieerden hier van 26.410 F voor de O.77 naar 63.385 F voor de Z.558.

Datum Vangsten Kgr. F Min. Max. Gem.

VISAANVOER TE OOSTENDE

22-7	5	22.100	494.645			
24-7	10	230.050	1.610.003			
25-7	13	298.600	2.746.999			
26-7	23	169.100	2.100.075			
Tot.	51	719.850	6.951.722			

GARNAALAANVOER TE OOSTENDE

19-7	19	1.863	65.309	25,—	47,—	.....
20-7	20	1.486	68.306	37,—	58,—	.....
21-7	23	2.518	74.698	21,—	46,—	.....
22-7	24	2.040	67.188	27,—	52,—	.....
24-7	24	2.605	83.256	25,—	56,—	.....
25-7	26	2.370	70.142	21,—	51,—	.....

GARNAALAANVOER ZEEBRUGGE

20-7	6	913	44.225	39,—	56,—	.....
21-7	91	3.368	94.386	20,—	45,—	.....
22-7	19	2.694	96.626	23,—	51,—	.....
24-7	19	3.205	101.835	22,—	45,—	.....
25-7	19	3.548	79.869	15,—	37,—	.....
26-7	13	1.003	39.226	33,—	45,—	.....

VISAANVOER ZEEBRUGGE

20-7	26	15.549	290.450			
22-7	24	6.913	165.260			
24-7	25	30.425	483.490			
25-7	23	30.030	402.400			
26-7	35	51.836	807.480			

VISAANVOER TE NIEUWPOORT

20-7	4	1.249	31.465			
24-7	8	18.036	225.623			
26-7	8	15.103	181.277			

GARNAALAANVOER TE NIEUWPOORT

20-7	2	21	1.104	52,—	54,—	52,57
21-7	19	905	30.012	30,—	41,—	33,16
22-7	14	878	31.267	30,—	44,—	35,60
24-7	19	1.245	37.293	26,—	33,—	29,95
25-7	19	1.026	32.984	29,—	38,—	32,14
26-7	18	723	32.024	35,—	49,—	44,29

IJSLANDSE AANVOER TE OOSTENDE

Grote schelvis	15,40-16,50	15,—23,20	9,40-14,—
Middelmatige schelvis	6,—10,60	8,40-17,20	7,40-8,40
Kleine schelvis		4,20-5,—	
Kabeljauw	5,40-8,40	6,40-11,20	13,40-14,60
Gullen	4,40-5,80	5,20-6,60	7,80
Wijting		8,80-9,—	
Schaat	14,—	17,—	
Zeebaars	4,—6,60	5,—6,80	6,60-7,—
Leng	7,20-7,40	7,—8,—	6,20-8,—
Schartong		7,40-11,20	
Heilbot	36,—49,50	19,80-51,—	27,—47,—
Koolvis	5,—9,40	5,40-10,20	7,20-10,—
Hondstong	4,—12,—	9,80-10,80	
Zeewolf		9,80-11,20	9,60
Platen		20,—	

AANVOER PER SCHIP ZEEBRUGGE

MAANDAG 24 JULI

Z.525	1	100	7	6.460
Z.409	4	900	30	53.340
Z.60	5	300	35	28.930
Z.512	5	250	30	30.100
Z.264	3	250	35	21.040
Z.476	5	250	50	38.130
Z.515	5	500	30	39.700
Z.473	4	800	30	48.980
Z.462	6	650	40	45.880
Z.270	5	200	30	26.580
Z.437	10	300	80	59.120
Z.400	5	100	40	49.690

DINSDAG 25 JULI

Z.491	9	400	75	43.220
Z.560	8	350	50	51.170
Z.257	8	200	65	59.090
Z.480	5	200	25	19.770
Z.541	6	150	30	26.650
Z.544	8	700	70	57.900
Z.430	5	200	25	29.190
Z.506	5	80	25	16.740
Z.468	8	400	45	47.080
Z.470	8	300	45	30.200
Z.501	1	—	—	930
Z.47	1	—	—	1.010
Z.52	1	—	—	600
Z.450	1	—	—	1.040
Z.63	1	—	—	1.770
Z.555	1	—	—	1.960
Z.809	1	—	—	1.380
Z.524	1	—	—	1.200
Z.447	1	—	—	1.950
Z.725	1	—	—	3.210
Z.478	1	—	—	1.620
Z.53	1	—	—	1.890
Z.802	1	—	—	2.830

WOENSDAG 26 JULI

Z.777	10	300	75	60.180
Z.764	4	150	15	17.670
Z.538	4	150	30	21.620
Z.508	4	150	20	21.230
Z.477	4	100	15	17.140
Z.499	4	100	15	14.820
Z.517	5	200	35	27.480
Z.553	4	200	20	21.800
Z.552	8	500	40	45.750
Z.603	9	300	60	57.170
Z.240	4	650	35	25.560
Z.557	9	400	80	65.340
Z.22	4	100	20	15.820
Z.471	10	500	50	54.670
Z.733	9	300	65	75.510
				Kreeften 35
Z.526	9	300	70	53.430
Z.453	7	600	35	40.600

Z.472	8	500	40	52.850
Z.30	4	600	30	30.350
Z.524	1	—	—	2.350
Z.817	1	—	—	2.430
Z.438	1	—	—	2.310
Z.725	1	—	—	2.710
Z.53	1	—	—	2.210
Z.809	1	—	—	2.330
Z.802	1	—	—	1.540
Z.447	1	—	—	3.090
Z.47	1	—	—	1.460
Z.478	1	—	—	4.340
Z.450	1	—	—	1.780
Z.63	1	—	—	1.910
Z.501	1	—	—	3.310
Z.555	1	—	—	7.680

DONDERDAG 27 JULI

Z.551	2	50	5	18.072
Z.518	4	150	15	15.190
Z.408	5	100	20	20.840
Z.186	4	100	20	18.480
Z.466				3.770
Z.520				2.690
Z.406				6.080
Z.512				3.700

GENT

VAN 15 TOT 21 JULI 1961 per kg

Weinig verkoop met 21 juli

3/4 tongen 98; midd. tarbot 60 ; grote iek 38; mid. schelvis 46-54; rog 50; kabeljauw 58; rode knorhaan 42; haringshaai 48; gepelde garnalen 64-80 ;

BRUSSEL

VAN 15 TOT 21 JULI PER KG

Weinig verkoop met 21 juli

3/4 tongen 100; v/kleine tongen 80; grote tarbot 120; midd. tarbot 80; kleine tarbot 60; grote iek 40-45; midd. schelvis 60-70; vlenken rog 60-70; kabeljauw 60-80; repen gullen 60; wijting 24-30; gepelde garnalen 250-290 F per kg.

MARKTBERICHTEN NIEUWPOORT

	20-7	24-7	26-7
Grote tong — Grosse sole	70	60	60
Bloktong — Sole moyenne	72	70	64
Fruittong — Sole 3/4	75	68	67
Schone kleine tong — Petite sole	64	62	58
Kleine tong — Toute petite sole	44	36	40
Grote tarbot — Turbot gros	.....	.....	50
Middelm. tarbot — Turbot moyen	.....	50	46
Varia — Divers	45	42	26
Griet — Barbue	.....	37	32
Pieterman — Grande vive	.....	.....	.....
Grote pladijs — Grosse plie	20	12	16
Middelm. pladijs — Plie moyenne	22	15	18
Kleine pladijs — Petite plie	14	8	10
Deelvis — Portion	.....	.....	.....
Kabeljauw — Cabillaud	.....	.....	20
Gul — Petit cabillaud	.....	12	12
Keilrog — Raie radiée	.....	18	.....
Rog — Raie	10	12	11
Tilten	8	9	10
Scherpstaaarten	8-5	7	10-8
Halve man	.....	.....	.....
Grote wijting — Gros merlan	.....	7	7
Kleine wijting — Petit merlan	.....	3	5
Bot — Flet	.....	2	2
Schar — Limande	12	12	16-11
Zeehaai — Aiguillat	6	7	7
Zeehond — Chien de mer	11	6	7
Robaard — Grondin rouge	.....	.....	.....
Knorhaan — Grondin	.....	2	4

ZEEBRUGGE

	24-7	25-7	26-7
59-62	60-61	58-65	
60-63	60-64	60-67	
63-64	63-64	64-74	
60-62	58-62	63-73	
50-52	48-52	50-56	
45-48	42-52	45-57	
38-42	35-40	42-54	
20-26	—	20-25	
20-26	29-37	26-33	
.....	
16-19	14-16	11-17	
10-12	11-16	11-13	
13-16	14-17	13-16	
8-10	9-12	9-11	
.....	
13-18	12-13	11-15	
22	.....	.....
11-13	10-12	10-12	
11-12	7-10	7-8	
8-1 0	8-9	7-11	
6-8	6-7	7-8	
3-5	3-4	3-6	
.....	
.....	
10-12	7-12	6-12	
8-9	5	8-9	
6-7	6-7	7-8	
.....	.....	14-16	
2-3	2-4	4-5	

VERWACHTINGEN

ZATERDAG 29 JULI
Witte Bank : O.244

MAANDAG 31 JULI
IJsland : O.318 O.224 (750 bennen vis en 20 kisten kreeften)
Kanaal : O.93 O.155 Z.421

DINSDAG 1 AUGUSTUS
IJsland : O.250 O.293
Kanaal : Z.516 Z.222 O.227
Witte Bank : Z.745 Z.583 O.135 O.152
Kreeftenput : O.166 O.279 O.312
West : Z.201

WOENSDAG 2 AUGUSTUS
IJsland : O.324
Noordzee : O.326
Kanaal : Z.537 O.249 O.119
Witte Bank : O.140 O.256
West : O.77 O.327

“Van de NEDERLANDSE Visserijgolf”

REDERS VRAGEN OM REGERINGSGARANTIE

LOOPT DIT SEIZOEN HARINGDRIJFNETVISSERIJ BEDROEVEND SLECHT

Het gaat niet goed met de Nederlandse drijfnetvisserij. De vangsten zijn bedroevend slecht. Voortdurend is er sprake van een gemiddelde van niet meer dan 10 tot 15 kantjes haring per nacht. De totale besommingen van de loggers bedragen sinds 23 mei jl. van 32.000 tot 39.000 gulden per logger. Een trailer met wat geluk kan dit resultaat in veertien dagen boeken...

Zeer waarschijnlijk zal deze slechte gang van zaken leiden tot het opheffen van de combinaties. Steeds meer vleetloggers worden namelijk voorzien van een treilnet.

Algemeen is men het er in Scheveningen, Katwijk en Vlaardingen over eens, dat alleen een zeer succesvolle drijfnetvisserij onder de Engelse wal het seizoen goed kan maken. De schepen met motoren onder 300 pk zijn wel gedwongen om met de vleet te blijven vissen. De stemmen in Nederland, die de drijfnetvisserij totaal verouderd noemen, worden steeds luider.

GARANTIE ?

In het jaarverslag van de Redersvereniging voor de Nederlandse Haringvisserij over 1960 wordt grote aandacht besteed aan de drijfnetvisserij. De vereniging blijft van deze visserij een voorstander. Het is een goede leerschool voor jonge vissers, heet het. De vleetvisserij brengt minder schade toe aan de haringstand. Deze visserij levert kwaliteiten, die niet door andere takken van visserij te leveren zijn, maar heeft van de concurrerende beschermingsmaatregelen van andere landen het meeste te lijden.

Het onrendabel zijn van deze seizoensvisserij kan echter niet door het bedrijfsleven worden gedragen. De overheid zou daarom ten minste een garantie in moeten stellen, aldus het verslag.

SLECHT BELEID

De huidige slechte positie van deze visserij wordt in het verslag geweten aan de verminderde haringstand op de Noordzee en het weinige positieve visserijbeleid in Nederland, waarbij de veel besproken Visserijnota een stap in de goede richting scheen te zijn. Na het uitkomen van de nota is er echter weinig meer gedaan aan het verbeteren van de positie van de visserij.

De vereniging is van mening, dat ook het eventueel in de vaart brengen van een vleetkotter weinig soulaas zal geven. Want met een

dergelijk schip wordt nu eenmaal de haringstand niet verbeterd.

Zeer uitvoerig staat het verslag stil bij de trage vernieuwing van de drijfnetvloot, die te wijten is aan het langzaam tot standkomen van de regeling Materiële Oorlogsschade, waardoor de reders pas 10 jaar na de oorlog wisten waar zij aan toe waren. De Visserijnota in 1954 kwam te laat. Bovendien verslechtert het nijpende tekort aan vissers de positie van de vloot nog meer.

De zgn. koude sanering krijgt ook aandacht. Het aantal schepen is met tien procent verminderd, maar het aantal rederijen met ruim 33 procent. Het resultaat hiervan is niet onverdeeld gunstig, aldus het verslag.

De Nederlandse reders zijn pas na 1945 overgegaan tot het stichten van NV's. Het blijven echter familiebedrijven. Openbreken van deze NV's is noodzakelijk, omdat het vervangen van de oude vloot zeer hoge en niet meer door familiebedrijven te dragen investeringen eist.

Het aksent van de aanvoer, aldus de vereniging, is meer en meer komen te liggen op verse haring. De stabiliteit van deze aanvoer is echter aanzienlijk minder dan de stabiliteit van de handel en de verwerkingsindustrieën. Mede door de concentratie van rederijen kan het oude afslagsysteem niet meer worden gezien als het instrument bij uitnemendheid voor de prijsvorming.

Er zullen daarom wegen en middelen moeten worden gevonden om de weg van producent tot konsument korter te maken en de stadia van produktie tot consumptie in één hand te houden. Publiekrechtelijke regelingen mogen hierbij een logische en noodzakelijke ontwikkeling niet in de weg staan.

Hektreiler

« Maria Elizabeth » nu vrijwel gereed

De hektreiler «Maria Elizabeth» van de rederij Marezaten te IJmuiden is, acht maanden later dan oorspronkelijk was voorzien, nu vrijwel gereed voor de visserij. De vertraging in de afbouw werd veroorzaakt door kinderziekten in de winch.

Schipper Jan Krab hoopt over drie weken met het mooie schip naar zee te vertrekken. Acht maanden is hij aan de wal geweest om

Te weinig kiezers voor forceren havenplannen ??

De regering maakt zich wel wel heel gemakkelijk af van de basisproblemen van de visserij, zegt de Redersvereniging voor de Nederlandse Haringvisserij in haar jaarverslag over 1959 en 1960 over het uitblijven van een verbetering van de Scheveningse haven en het graven van een haven voor Katwijk.

Letterlijk vervolgt het verslag met de opmerking: «Of moet een gerechtvaardigde wens altijd blijven vallen op het feit, dat een bedrijfstak niet zoveel kiezers op de been kan brengen dat het politiek kan worden geforceerd? Indien dat het geval is, dan ziet het er in het algemeen en dus ook voor de visserij somber uit».

VISSERIJFEESTEN TE BRESKENS

Op 12, 13, 14 en 15 augustus hebben te Breskens de jaarlijkse visserijfeesten plaats.

Het programma luidt:

ZATERDAG 12 AUGUSTUS

Opening der visserijfeesten door de burgemeester van Breskens, met daaraan verbonden het hijsen van de vlag en het uitreiken van de garnaalwimpel in tegenwoordigheid van de visserij-koningin.

Rondvaart voor bezoekers, met de vissersvloot.

Groot bloemenkorso, opgeleust door diverse muziekgezelschappen en drumbands.

Skelterwedstrijden voor het eerst in West Zeeuws-Vlaanderen. Diverse concerten en grote taptoe.

ZONDAG 13 AUGUSTUS

Watersportevenementen o.a. skiën en motorboottraces.

Bloemenkorso opgeleust door diverse muziekgezelschappen en drumbands.

Groot openlucht kabaret met diverse prominente artiesten, o.a. Willeke Alberti, de Corita's en vele anderen.

Koncerten — Drumbandshow — Taptoe.

MAANDAG 14 AUGUSTUS

Midzomeravond - rondvaart met Ferryboot, georganiseerd door de VVV Breskens. Na afloop muziek in de gemeente.

DINSDAG 15 AUGUSTUS

Feestelijk binnenhalen van de vissersvloot met muziek en saluutschoten. Mijnen van de aangevoerde vis door de visserij-koningin.

Demonstratie van zeevisserij door vissersvaartuig in de haven.

Demonstratie tot het redderen van schipbreukelingen door de KZHRM in samenwerking met de EHBO.

Grote jaarmarkt — Teenager-programma — Koncert akkordeonvereniging.

Groot vuurwerk.

VISSERIJSNIPPERS

MEER IN JUNI. — De omzet van het Staatsvisserijhavenbedrijf in IJmuiden bedroeg in juni f 6.530.682, tegen f 5.870.485 in juni 1960. De opbrengst van makreel steeg van f 238.989 tot f 341.958. De stijging van de opbrengst is veroorzaakt door hogere prijzen voor de producten, want de aanvoer is vrijwel niet gestegen met uitzondering van die van wijting. De wijtingaanvoer verdubbelde.

NIEUWE MACHIEL. — De nieuwe Machiel Hd.108 van de rederij Gebr. Slot in Den Helder is gereed. Het schip heeft zijn officiële proeftocht gemaakt en zal onder kommando van schipper Freek Slot aan de visserij gaan deelnemen. Het nieuwe schip is 't grootste vissersvaartuig van Den Helder. Het gaat vanuit IJmuiden ter visserij. Het kan 2.000 kisten verse vis en 220 kantjes haring in de ruimen bergen. Een bemanning van 17 koppen kan ermee varen. De Machiel heeft een hoofdmotor van 750 pk. Het schip gaat met een Katwijkse bemanning naar zee.

VLEETBLAZEN WEG. — Op de 55ste breedtegraad kwamen de schippers SCH.297, Wassenaar SCH. 79 en Bep. SCH.15 de afgelopen week bij het halen van het net tot de ontdekking, dat zij een groot aantal Schotse Blazen misten. Bij nader onderzoek bleek, dat deze dure blazen van het net waren afgesneden. Er moet dus sprake zijn van diefstal. Diefstal van Schotse blazen is echter nooit eerder voorgekomen.

VRIESTREILER

« EGMONT »

NAAR

WEST-DUISSLAND ?

Het bezit van een vriestreiler is voor het Nederlandse visserijbedrijf waarschijnlijk van korte duur geweest. Naar wij vernemen is de eerste en enige Nederlandse vriestreiler «Egmont» van de reder D.J. Gouda te IJmuiden aan een Duitse rederij overgedaan voor 'n bedrag van ongeveer 2,5 miljoen gulden. Het schip zal binnenkort naar zijn eerste thuishaven vertrekken.

De vriestreiler «Egmont» is 50 m lang en heeft enige reizen naar IJsland gemaakt onder kommando van schipper Huib Krab. Men was niet ontevreden over de resultaten met het schip.

De reden van de verkoop is niet bekend. Overigens verbaast niemand zich in IJmuiden over deze verkoop. Tot nu toe heeft reder Gouda zijn schepen steeds na enige tijd weer naar het buitenland verkocht. Wel is hij er daardoor in geslaagd steeds met het nieuwste materiaal te varen. De verkoop wordt betreurd.

MARKT IJMUIDEN

De IJmuidense visafslag werd van 19 juli tot en met 25 juli voorzien van een totale aanvoer van 31.000 kisten verse vis van 50 kilo. Haring en makreel voerden opnieuw de boventoon. De aanvoer van haring bedroeg 10.000 kisten en die van makreel 5800. De aanvoer van schelvis (3000 kisten) en van schol 2325 kisten) viel ook niet tegen.

De aanvoer van tongen en tarbot bestond uit bijna 100.000 kilo. Voorts werd er aangevoerd : 45 koolvis, 3 leng, 76 haai, 16 rode poot, 25 schar, 10 griet, 10 tong-schar en schartong, 3 heilbot, 14 bot, 1906 gul en kabeljauw en 1941 wijting. Zeldzaam was de aanvoer van 20 kisten pieterman. Die ziet men vrijwel nooit meer in IJmuiden.

In Scheveningen werden behalve 9.000 kantjes jonge haring en 800 kantjes groene haring, ook nog 8000 kisten verse haring en 1200 kisten makreel aangevoerd.

De prijzen voor de kantjes haring liggen in het algemeen boven de f.50 per kantje. De treilers zijn thans de grootste aanvoerders van kantjes haring. De vangsten van de vleetloggers zijn gering.

Het prijzenbeeld in IJmuiden was in de afgelopen periode nogal wat uiteenlopend. De prijzen voor tong en tarbot bleven echter vrij stabiel. Grote tong begon met f.5,40 per kg.

daalde daarna een paar dagen later tot f.4,80 en steeg tenslotte weer tot f.5 per kilo.

De verse haring blijft duur. De goede kwaliteiten schommelen de gehele periode tussen f.23 tot f.27 per kist van 50 kg. Makreel haalde soms ook f.20 maar voor de kleine soorten bestond weinig belangstelling. Die bleven onder de f.10.

De scholprijzen waren goed. De prijzen voor wijting en schelvis vielen tegen.

Opvallend is de zeer geringe aanvoer van koolvis.

Woensdag zorgden de «Dening» Kw.8 (besomming f.8590), Francina Kw. 153 (f.9170), IJm. 54 (f.7640), IJm.56 (f.7020), Sch.135 (f.8080); Sch. 69 (f.3540) en V1.110 (f.6190) voor 4960 kisten verse vis. Hierbij waren 2269 kisten verse haring en 1342 makreel.

De donderdagmarkt kreeg 4950 kisten verse vis te verwerken. Deze aanvoer verzorgd door drie treilers, zes loggers en 32 kotters. Er waren 2.000 kisten haring en 900 makreel. De prijzen en besommingen waren vrijwel identiek met die van woensdag.

Vrijdag was de voorloper VL.16 de eerste treiler die deze week met een besomming van f.710.791, royaal boven de tienduizend uitkwam.

De aanvoer bestond vrijdag uit 3470 kisten verse vis, waarbij 477 schol, 929 haring, 349 makreel, 380 schelvis, 500 wijting, 226 kabeljauw en gul, 10 haai, 5 poot, 529 kisten tong en tarbot, 14 schar en 23 di-

versen.

De V1.153 besomde f.8566; V1.7 f.5826 Kw.187 f.4640; Kw.136 f.870; IJm. 154 f.7560 en Nicolaas Sr. Kw.42 f.12.450.

Zaterdag kwamen er 52 vaartuigen aan de afslag met een vangst van 4427 kisten verse vis aan boord. Er waren 1645 haring, 320 makreel, 500 schol, 30.000 kilo tong, 245 schelvis, 200 wijting en 240 gul en kabeljauw. De aanvoerders waren hoofdzakelijk kotters en loggers.

De Kw.49 besomde f.4900; Kw.121 f.7750; Kw.145 f.6180; Kw. 156 : f.5700; Kw.24 f.4480; Kw.99 f.5200; Kw.109 f.1710; Kw.94 f.2250; Kw. 137 f.3900; Kw. 92 f.2050; Kw.118 f.2500; Kw.68 f.2400; IJm.55 f.2600. M51F-9A5p'è3. u3!

Maandag waren er 62 schepen met 7256 kisten verse vis, waarbij 1.100 haring, 1725 makreel, 20.000 kg tongen en 700 schol. De treiler Adriadne besomde f.18.200; Kw.39 f.10.500; Claesje Ro.46 f.14.300; Kw.38 f.5070; Kw.164 f.4610.

Dinsdag kwamen er drie treilers en elf loggers met 4365 kisten verse vis aan de markt. Hierbij waren 1820 kisten verse haring en 1160 makreel. De IJm.53 besomde f.7410; IJm.73 f.7340; Kw.101 f.4790.

Woensdag kwamen o.m. de Hearlem IJm. 9, Sakina Martina Kw.32 en de Kw.81 aan de markt met haring en makreel. De prijzen bleven gelijk aan die van dinsdag voor deze vissoorten.

Brief uit Yerseke

YERSEKE NR 834 22-7-61
DE WEEK
DIE ACHTER ONS LIGT

Een geschonden week, althans voor wat de verkoop van vis en mossels betreft. Want vrijdag was in België «21 Juillet» een feestdag dus. Een vrije dag voor onze Belgische vrienden, die we hen wel heel graag gunnen, maar voor ons ging een goede dag verloren.

Ieder jaar heeft men een paar feestdagen die onvoordelig vallen voor ons en voor andere neringdoenders. Dat was zo, en zal wel

altijd zo blijven.

Was de verlopen week wat dat aangaat, niet al te best, toch was er iets aangenaams en moedgevend voor de toekomst vast te stellen. Namelijk dat er goed trek in de mossels begint te komen. Gezien de prima kwaliteit en in de meeste gevallen met goede verzorging, is dit niet te verwonderen. Bovendien bevorderde het matige weer «de goesting» naar een portie goede mosselen. Was gezien de omstandigheden de vraag meer dan bevredigend, aangenaam is ook vast te stellen dat de onderlinge concurrentie tussen de verschillende leveranciers zeer goed binnen redelijke perken bleef.

Het heeft er dus wel de schijn van of op dit gebied het seizoen beter zal verlopen dan voorheen zonder afspraak tussen de handelaars het geval was. Dit is zeer verblijvend want het is zeer zeker waar wat een groothandelaar ons enige dagen geleden zei. Namelijk, dat er aan de mossels voor alle categorieën en wel de Nederlandse uitvoerder, de Belgische invoerder en de kleinhandelaar een behoorlijke winst zit, indien men rekent vanaf de prijs aan «de Centrale» tot dat wat als regel door de konsument wordt betaald behoorlijk wordt gedeeld onder de deelnemers. En dat is bij een goede samenwerking best te verwezenlijken, al is ook in dit opzicht niet alles precies als met een schaar te knippen. Maar dat legt ook de verplichtingen op aan allen zoveel in ieders vermogen ligt, te zorgen voor goede waar benevens (vergeten we dit vooral niet!) een prima verzorging en bediening.

De klachten over de zaadval op de percelen bezet met konsumptiemosselen in de Waddenzee verminderen. De kans dat het zaad zal dood gaan schijnt groter dan men te voren meende te mogen verwachten. Wij hopen dat de optimisten gelijk krijgen want een mosselvoorraad ruim voldoende aan de vraag achten we een gunstige omstandigheid voor alle betrokkenen. Dit waren dus de mossel-aangelegenheden.

Er staat weer een heel stuk in ons plaatselijk blad over het oester- en mossel-feest.

Steeds beter blijkt dat er veel oesterbrood op pannen en schelpen viel. Het weer blijft goed om een voorspoedige ontwikkeling te mogen verhoppen. Geen wonder dat de verlevendiging van de hoop op een betere tijd duidelijk merkbaar is bij de oesterkwekers en de verzenders.

N.B. — De prijzen in vetjes gedrukt zijn opgegeven per 50 kg.

	19-7-1961	20-7-1961	21-7-1961	22-7-1961	24-7-1961	25-7-1961
Tongen, grote — Sole, grosse	5,40-5,—	5,50-5,—	5,40-5,—	5,—4,80	5,—	5,—
3/4 tongen — 3/4 sole	5,—4,40	4,60-4,10	4,30-3,90	4,30-3,70	4,10-4,—	4,10-3,70
Bloktongen — Sole moyenne	4,50-4,10	4,40-3,90	4,20-3,70	4,—3,50	3,90-3,60	4,—3,70
Voor-kleine — Petite	4,10-3,70	4,—3,20	3,50-2,60	2,90-2,50	2,70-2,50	2,70-2,50
Kleine — Toute petite	2,42-1,90	2,50-2,14	2,40-2,12	2,38-2,06	2,30-2,24	2,32-2,—
Tarbot groot — Turbot, gros	.....	3,60-3,—	3,50-3,90	3,20-2,70	3,—2,60	3,20-3,—
Middel — Moyenne	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Kleine — Petite	.....	.....	.....	.....	.....	75,—
Griet — Barbue	90,—	72,—	.....	.....	.....	72,—
Middel — Moyen	70,—65,—	.....	.....	.....	.....	60,—
Kleine — Petit	.....	72,—	65,—	.....	.....	.....
Schol — Plie	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Grote iek — Grosse	62,—56,—	.....	58,—	56,—49,—	46,—	54,—48,—
Kleine iek — Petite	82,—58,—	65,—47,—	47,—	55,—42,—	50,—42,—	60,—51,—
Iek 3e slag — 3e sorte	67,—28,—	55,—40,—	50,—43,—	46,—30,—	51,—22,—	56,—41,—
Platjes — Toute petite	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Schelvis grote — Aiglefin, gros	.....	.....	57,—17,—	37,—	35,—20,—	44,—
Middel — Moyen	60,—34,—	.....	37,—15,—	37,—15,—	44,—10,—	40,—36,—
Kleine — Petit	60,—34,—	.....	.....	.....	.....	37,—11,—
Heek grote — Merlu, gros	40,—33,—	50,—37,—	62,—47,—	.....	.....	.....
Middel — Moyen	57,—23,—	38,—19,—	60,—14,—	.....	.....	.....
Kleine — Petit	.....	.....	.....	22,—13,—	.....	.....
Rog — Raie	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Rode poot — Perlon	.....	.....	.....	38,—32,—	37,—30,—	40,—34,—
Grauwe poot — Grondin	.....	.....	.....	36,—18,—	36,—21,—	37,—20,—
Kabeljauw — Cabillaud	.....	.....	27,—26,—	10,50-10,—	22,—12,—	.....
Gullen — Petit cabillaud	30,—16,—	.....	.....	.....	.....	.....
Hozemondhamme — Baudroie	60,—30,—	36,—28,—	60,—34,—	60,—	.....	.....
Wijting — Merlan	36,—21,—	42,—16,—	40,—22,—	24,—20,—	26,—25,—	27,—
Schar — Limande	34,—14,—	30,—10,—	24,—8,—	.....	.....	.....
Steenschol — Sole limande	29,—22,—	30,—27,—	.....	.....	.....	.....
Zeehaai — Aiguillat	25,—20,—	.....	22,—	20,—11,—	18,60-9,60	18,20-7,—
Hondshaai — Rousette	57,—54,—	57,—55,—	57,—	.....	.....	.....
Arend (Pieterman) — Gr. vive	20,—7,20	17,40-8,40	18,60-7,—	.....	.....	.....
Makreel — Maquereau	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Horsmakreel — Saurel	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Rode knorhaan	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Keilrog — Raie radiée	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Zeekeeft — Langoustine	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Schaat — Flotte	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Zeebaars (klipv.) — Aigle de Nor.	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Lom — Brosme	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Kongeraal — Congre	22,—30,—	26,—	.....	30,—28,—	.....	.....
Leng — Lingue	66,—	36,—	.....	22,40-11,—	27,—11,40	24,—11,—
Schartong — Cardine	22,40-15,40	22,60-12,—	23,34-13,—	.....	.....	.....
Volle haring — Hareng	.....	.....	.....	.....	.....	.....
IJle haring — Hareng guai	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Haringshaai — Latour	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Steenholk — Tacaud	.....	4,20	4,—	.....	4,—3,60	.....
Heilbot — Flétan	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Koolvis — Colin	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Steur — Esturgeon	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Zeevolf — Loup de Mer	50,—40,—	34,—	.....	.....	50,—	.....
Pollak — Lieu jaune	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Zonnevis — St Pierre	20,—17,—	.....	.....	.....	.....	.....
Bot	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Mol	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Zalm	.....	.....	.....	.....	.....	.....

LEON VAN EESSEL

Makelaar in alle verzekeringen en herverzekeringen



ANTWERPEN:
Oudeaan 26
Tel. 32.38.55 (8 lijnen)
Telex :
Leoneessel Antwerpen 277

★
BRUSSEL:
Keizerinlaan 66
Tel. 12.21.30 — 12.11.37

★
LUIK:
Boulevard de la Sauvenière 24
Tel. 23.33.93

★
HAMBURG:
Leon Van Eessel & Co
Amelungstrasse 5
Tel. : 34.27.00
Telex 021 - 4236
Leoneessel, Hamburg

Korrespondenten in :
Londen, Parijs, New-York, Rotterdam

185V

REDERS EN VISHANDELAARS,

HET BESTE

IJS

WORDT GELEVERD DOOR

Froid Industriel

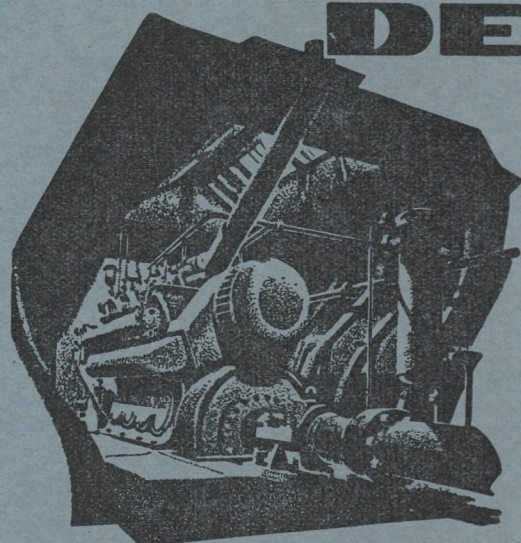
Telefoon : 71.791

2180V

ADVERTEERT IN

HET VISSERIJBLAD

UW VAKBLAD !



DEUTZ

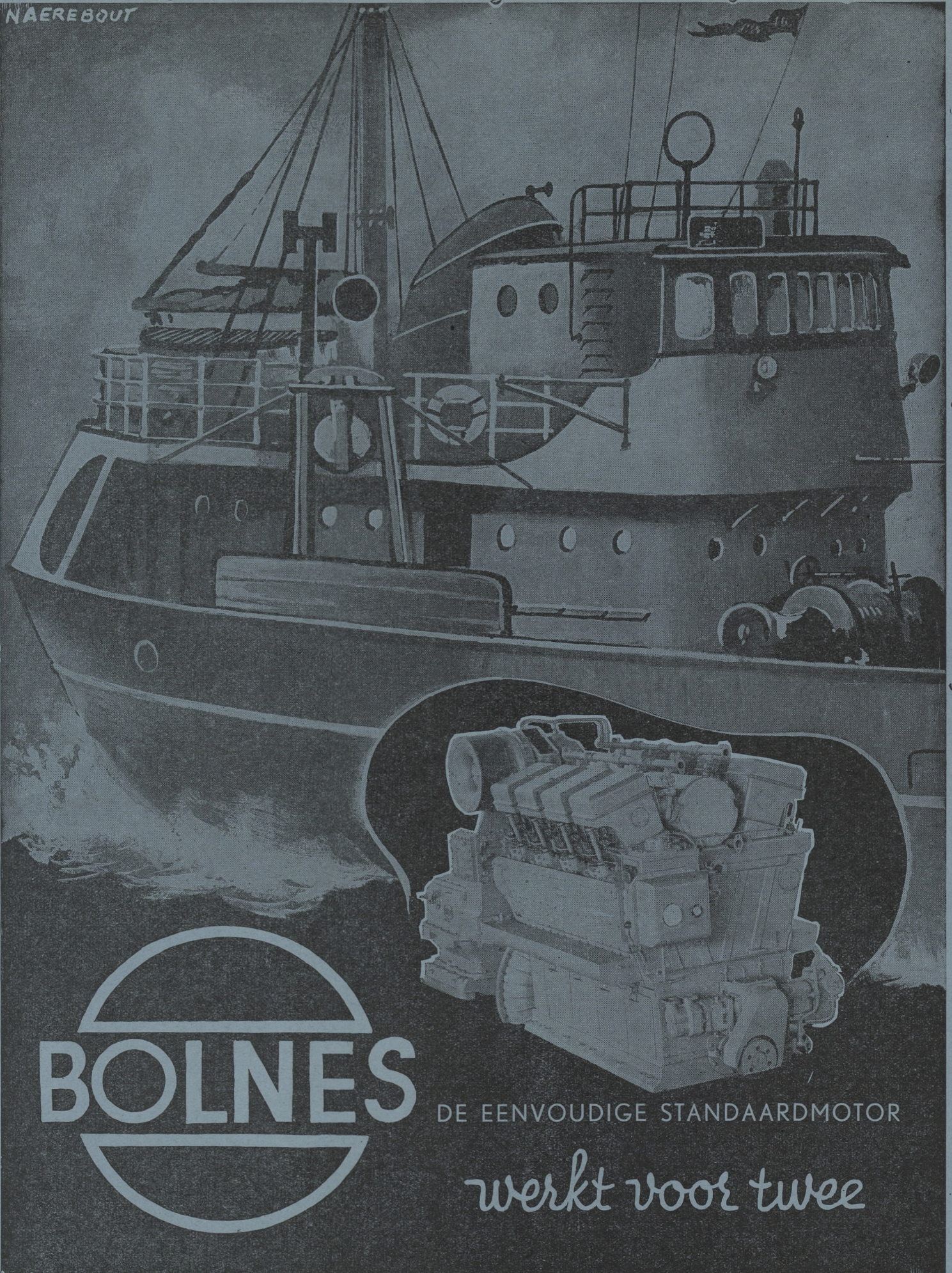
Diesel-
**SCHEEPS-
MOTOREN**

VAN
5-1500
PK

VALCKE GEBROEDERS, N.V. OSTENDE

33V

NAEREBOUT



BOLNES

DE EENVOUDIGE STANDAARDMOTOR

werkt voor twee

Instellingen : N.V. MACHINEFABRIEK «BOLNES», Krimpen a.d. Lek. Tel. 341.

Hoofdvertegenwoordiger voor Nederland en België.

H. ZWART - Tel. 5459-5110

H. ZWART

IJMUIDEN - HOLLAND

ZEEBRUGGE - BELGIE - Tel. 542.78